Skrzydlata POLSKA

NR 51 (441) • 16.XII.1959 • CENA 2 zł

Marzenia Leonarda da Vinci realizują się (str. 8–9)

Piechota powietrzna w akcji (str. 4–5)

Historyczne odkrycie (str. 6)

Polskie śmigłowce w locie. Foto: WAF

„BRYGADYR" W SŁUŻBIE POLSKIEGO LOTNICTWA SANITARNEGO — Foto: T. Malinowski

ECHA

Astronautyka, jak wiadomo, to nowa dziedzina wiedzy, zajmująca się całokształtem problemów dotyczących podróży międzyplanetarnych i kosmicznych. Można też uważać, że od roku 1957, tj. od chwili wyrzucenia przez Związek Radziecki dwóch pierwszych sztucznych satelitów Ziemi, przeszło się w tej dziedzinie od teorii do praktyki. A praktyka ta odbywa się obecnie na naszych oczach przynosząc z każdym miesiącem coraz to nowe, fascynujące wprost osiągnięcia.

I chociaż na naszej planecie — matce — pozostało ludziom do rozwiązania jeszcze bardzo wiele podstawowych, nieraz żywotnych i skomplikowanych problemów, to jednak wszelkie praktyczne próby podboju Kosmosu, których ostatnio mieliśmy wcale niemało i to większość udanych, żywo absorbują umysły ludzi całego świata, a pasjonują wprost młodzież.

Ta nowa dziedzina nie obca jest i w Polsce. Zainteresowanie astronautyką jest u nas znaczne. Od 1956 roku działa też, jak wiadomo, Polskie Towarzystwo Astronautyczne, które jest członkiem Międzynarodowej Federacji Astronautycznej, powołanej do koordynowania badań astronautycznych. PTA, skupiająca głównie fachowców zajmujących się astronautyką, jest jednak organizacją obejmującą zbyt wąskie grono członków i choć stara się propagować tę nową dziedzinę wśród społeczeństwa, nie zaspokaja jednak ogólnego głodu wiedzy, przede wszystkim wśród młodzieży. Od dawna też mówiło się o potrzebie wydawania odpowiedniego periodyku popularno-naukowego aby wyjść z astronautyką z dość wąskiego kręgu fachowców do szerokich rzesz społeczeństwa.

Wydaje się, że obecnie PTA wyszło naprzeciw tym dążeniom. Bo oto ukazał się niedawno w kioskach „Ruchu" pierwszy numer, a raczej pierwsze dwa numery w jednym zeszycie nowego pisma pt. „Astronautyka" które, jako — jak to w podtytule zaznaczono: Biuletyn Informacyjny Polskiego Towarzystwa Astronautycznego" — ma charakter wydawnictwa popularno-naukowego. Redaktorem tego czasopisma jest znany także Czytelnikom „Skrzydlatej" mgr inż. Władysław Geisler z Katowic, gdzie przy ul. Panewnickiej 29 mieści się też redakcja „Astronautyki".

Trudno dać jakąś ocenę pierwszego zeszytu. Ukazał się on w nakładzie 4 000 egz. z dużym opóźnieniem (datowany na 30 września), czemu winę należy przypisać zbyt długiemu i przewlekłemu procesowi techniczno drukarskiemu (druk w Cieszynie; materiał oddano do składania 16 lipca, a numer podpisano do druku 5 listopoda br.) Stąd zawarty w zeszycie materiał jest w pewnej części dość przestarzały, jeśli zważyć dość szybkie tempo coraz to nowych prób podboju Kosmosu. Niemniej jednak miłośnicy astronautyki znajdą tam sporo ciekawych materiałów a szczególnie bogatą kronikę nowości ze świata.

Nowemu tak potrzebnemu u nas pismu, życzę powodzenia w dalszej działalności i bardziej „sputnikowego" tempa ukazywania się.

IKARUS

DO i OD REDAKTORA

P. Stachurski nie ma racji

Drogi Panie Redaktorze!

W Nr. 47 „Skrzydlatej Polski" zamieścił Pan list Pana J. Stachurskiego ze Starachowic, który zdaniem moim i niżej podpisanych jest delikatnie mówiąc „nieprzemyślaną napaścią" na bardzo dobry tygodnik lotniczy. Dlatego „nieprzemyślaną", bo z czegóż ma się właściwie składać „SP", jeżeli w niej zabraknie pięknych zdjęć nowoczesnych maszyn lotnictwa wojskowego, którego osiągnięcia zajmują bezsprzecznie w hierarchii lotniczej pierwsze miejsce i są najbardziej interesujące? Jeżeli zabraknie zdjęć i doniesień o technice rakietowej? Jeżeli zabraknie zdjęć i reportaży z życia lotnictwa sportowego? Dlaczego nie mają z jednej strony „SP" korzystać lotnicze drużyny harcerskie? Dlaczego nie mają korzystać też i modelarze?

Czy zdjęcia i komentarze z mistrzostw lotnictwa myśliwskiego i bombowego, drukowane ostatnio w „SP", są czymś co obniża wartość „SP"? Czy może [illegible] wstydzić tej wspaniałej [illegible] w wojskowych i nowoczesnego sprzętu, czy tych bezsprzecznie pięknych zdjęć?

O co chodzi P. Stachurskiemu? O wycinanki?

Panie redaktorze!

My niżej podpisani prosimy o zamieszczanie jak największej ilości zdjęć z dziedziny lotnictwa wojskowego, sportowego, z życia lotniczych drużyn harcerskich — o reportaże i opowiadania lotnicze, ale nie tylko a la Mermoza lub jakichś fantazji, ale prawdziwych wydarzeń i przeżyć naszych pilotów z II wojny światowej o jak najwięcej „minionych kulis ostatniej wojny" i najnowszych konstrukcji lotniczych.

Jeżeli P. Stachurskiemu tylko ostatnia strona imponuje, a wewnątrz numeru — jego zdaniem — egzystuje nuda i jednostajność (mimo naprawdę pięknych zdjęć i opracowań), to świadczy to tylko o tym, że w-w nie jest entuzjastą lotnictwa, a „wycinankowe sensacyjki" znajdzie na pewno w innej prasie, którą nieraz naprawdę czyta się 10 minut.

Serdeczne pozdrowienia dla całego Zespołu Redakcyjnego.

Z poważaniem

ADAM MALICKI — Gliwice
oraz czterech czytelników (podpisy nieczytelne)

W PWS-52 szkielet z rur duraluminiowych

W numerze 45 (435) „Skrzydlatej" w opublikowanym opisie samolotu PWS-52 zakradła się nieścisłość. Szkielet kadłuba tego samolotu nie był z rur stalowych, a duraluminiowych.

Proszę przyjąć wyrazy głębokiego szacunku.

A. USZACKI — Sosnowiec

To był Moth DH-60

POZWALAM sobie zwrócić uwagę, że zdjęcie zamieszczone na stronie 7 w nr 40 Waszego pisma ze wzmianką „Hanriot" nad Katowicami, przedstawia samolot „Moth DH-60".

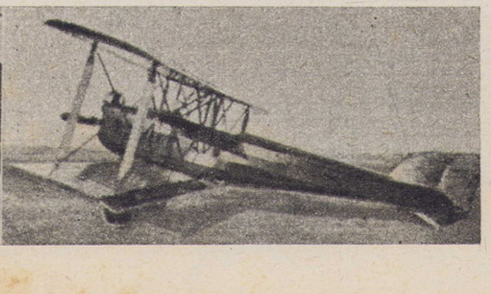
W Polsce międzywojennej eksploatowane były dwa typy samolotów „Hanriot", a mianowicie:

1) „Hanriot 28", budowany z licencji francuskiej w fabryce „Samolot" na Ławicy koło Poznania, z silnikiem rotacyjnym „Gnome e Rhone" 80 KM. Podwozie posiadało 4 koła, a sylwetka jego nie była podobna do samolotu na zdjęciu nad Katowicami.
2) „Hanriot 19", również budowany przez tę samą fabrykę, posiadał silnik „Hispano Suiza" 180 KM i również nie był podobny do samolotu na zdjęciu.

Łudząco podobny do samolotu „Moth DH-60" był samolot PZL-5 (posiadał nawet ten sam silnik typu „Gipsy" lub „Cirus-Hermes"). PZL-5 posiadał poprzeczną oś podwozia łączącą oba koła.

Dla udowodnienia, że zdjęcie nie przedstawia samolotu „Hanriot", załączam dwa zdjęcia „Hanriot 28" (z lewej) i „Hanriot 19".

BRONISŁAW RATAJCZAK — Świdnik



W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. W Moskwie, przed budynkiem dawnej francuskiej misji wojskowej, odbyła się 11 listopada br. uroczystość złożenia wieńca przed tablicą upamiętniającą walki francuskich pilotów-ochotników z pułku lotniczego „Normandie — Niemen" na froncie wschodnim. Wieniec złożył ambasador Francji w ZSRR — Maurice Dejean.

● Nakładem jednego z wydawnictw lwowskich ukazała się książka kijowskiego dziennikarza O. Kurina pt. „Na niebie Równa". Jest ona poświęcona pilotowi myśliwskiemu st. lejtenantowi J. J. Iwanowowi, który w dniu 22 czerwca 1941 roku zginął nad Równem rzucając się z własną maszyną na niemiecki bombowiec He-111. Za swój czyn Iwanow otrzymał pośmiertnie tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

★

NRF. W dniu 12 listopada br. w miejscowości Leck (Schleswig-Holstein) odbyło się przekazanie nowej kolejnej eskadry amerykańskich myśliwców odrzutowych dla lotnictwa zachodnio-niemieckiego.

● Szybowcowe Mistrzostwa Świata w roku 1960 mają się odbyć w miejscowości Keulen, koło Kolonii.

★

KOREA. W dniu 22 listopada br. na jednym z lotnisk Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej wylądował samolot wojskowy pilotowany przez starszego lejtenanta lotnictwa południowo-koreańskiego Mun-En-Seka. Pilot oświadczył, że nie mógł już dłużej wytrzymać w służbie lisynmanowskiej.

★

FRANCJA. W wieku lat 75 zmarł francuski pionier lotnictwa René Caudron. Wraz ze swym bratem Gastonem już w pierwszych latach naszego wieku zbudował szybowiec, zaś w roku 1909 — pierwszy samolot. Obok Bleriota, Farmana i Poteza — Caudron jest jedną z klasycznych postaci w historii rozwoju lotnictwa francuskiego.

● Niezwykłego wyczynu dokonano ze znanym odrzutowcem pasażerskim „Caravelle". Aby udowodnić doskonałe właściwości lotne i stopień bezpieczeństwa maszyny, wykonano na niej lot ślizgowy z wyłączonymi silnikami na trasie długości 265 km z Paryża do Dijon. Próbę powtórzono w Brazylii, gdzie 42-tonowa „Caravelle" przebyła lotem ślizgowym w ciągu 40 minut dystans 327 km. Silniki wyłączono na wysokości 12 000 m.

★

ANGLIA. W celu pełniejszego wykorzystania personelu dyrekcja znanych zakładów Bristol rozpoczyna produkcję seryjną... karoserii ze sztucznych tworzyw do autokarów.

● Amerykanie wyrazili chęć poniesienia części kosztów w procesie udoskonalania angielskiego aparatu Hovercraft, przewidując zastosowanie go w przyszłości do zwalczania łodzi podwodnych i dokonywania desantów.

● Z kompetencji dotychczasowego Ministerstwa Transportu i Lotnictwa Cywilnego wyłączono sprawy lotnictwa, które podlegać będą teraz wyłącznie nowemu Ministerstwu Lotnictwa (tak sprawy lotnictwa cywilnego jak i wojskowego).

● Pilot doświadczalny zakładów English Electric — Johny Squier, wyskoczył z samolotu P-11 lecącego na wysokości 12 000 m z prędkością 2 000 km/h, wykorzystując fotel wyrzucany. Odniósłszy nieznaczne obrażenia, Squier opadł na spadochronie na morze i w ciągu 36 godzin dopłynął — niezauważony — w łódce gumowej do brzegu.

★

USA. W zakładach Lockheed rozpoczynają się przygotowania do budowy olbrzymiego odrzutowego samolotu pasażerskiego, mogącego pionowo startować i lądować, o prędkości 7 500 km/h. Samolot ten ma mieć kształt potężnego, silnie spłaszczonego prostopadłościanu.

★

NRD. Pasażerskie linie lotnicze NRD — Deutsche Lufthansa — mają połączenia z 16 liniami zagranicznymi. Długość sieci wynosi obecnie 1,7 miliona kilometrów. W ostatnich dwóch latach nawiązano połączenia z „Air France", jugosłowiańskim JAT, fińskim Finn Air oraz liniami libańskimi.

★

WŁOCHY. Aeroklub Włoch ogłosił wielki konkurs na budowę prototypów samolotów szkolnych i turystycznych, z przeznaczeniem do budowy wielkoseryjnej. W wyniku ostrego współzawodnictwa nagrodę otrzymały prototypy firm Partenavia i Aviamilano.

★

AUSTRIA. Jako pierwszy pilot austriacki, który zdobył złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami, wpisany został na listę FAI Hans Resch.

OBÓZ FALOWY W NOWYM TARGU

W miesiącach listopadzie i grudniu br. Aeroklub PRL i Tatrzański zorganizowały obóz falowy na lotnisku w Nowym Targu. Uczestnicy - piloci, którym brak trzeciego diamentu i członkowie Szybowcowej Kadry Narodowej — są w stałym kontakcie telefonicznym z kierownikiem obozu Andrzejem Brzuską i w razie warunków meteorologicznych zwiastujących powstanie fali zjawiają się natychmiast (nawet samolotem) na miejscu. System ten pozwala na oszczędność funduszów aeroklubu i nie odrywa uczestników od ich stałych zajęć. „Pogotowie" falowe tworzą, przebywający bez przerwy w Nowym Targu, Bohdan Nyłk i Ludwik Merło (wykorzystani przy okazji jako piloci holujący) oraz miejscowy instruktor szybowcowy Lucjan Stępień. (kj)

ZŁOTA ODZNAKA SZYBOWCOWA W BIELSKU

Próby lotów wysokościowych na fali, stale kontynuowane przez Aeroklub w Bielsku-Białej, dały wreszcie rezultaty w początkach grudnia br. Piloci Augustyn Kubiczek i Tadeusz Supryn uzyskali przewyższenia powyżej 3.000 m. Wynikiem tym Tadeusz Supryn uzupełnił Złotą Odznakę Szybowcową. Mimo iż jest to już bodajże 61 tego rodzaju odznaka zdobyta w bieżącym roku w Polsce — fakt zdobycia jej zimą w ramach lotów treningowych w aeroklubie odnotowujemy z satysfakcją. (kj)

ROZWÓJ DZIAŁALNOŚCI TOPL

SZKOLENIE w zakresie obrony przeciwlotniczej i przeciwatomowej prowadzone przez TOPL obejmuje coraz szersze kręgi społeczeństwa. W okresie półtorarocznej działalności przeszkolono kilka tysięcy instruktorów społecznych TOPL; przeszkolenie podstawowe w zakresie obrony przeciwlotniczej i przeciwatomowej objęło metodą informacyjną około 500 000 osób; zorganizowano ponad 3 000 różnych pogadanek i odczytów dla 200 000 osób oraz 124 wystawy, które zwiedziło 1 800 000 osób. Ponadto TOPL bierze udział w akcji przeciwpowodziowej, zwalczaniu większych pożarów, usuwaniu awarii w zakładach pracy. Z każdym rokiem społeczeństwo nasze odnosi się z coraz większym zrozumieniem do działalności TOPL. (kj)

MAŁPKA „SAM" POWRÓCIŁA Z WYSOKOŚCI 85 KM

DNIA 4 grudnia br. po południu z wyspy Wallops (Wirginia) uczeni amerykańscy wystrzelili rakietę z zasobnikiem, w którym znajdowała się trzykilogramowa małpka „Sam". Zasobnik podobnego typu ma posłużyć do przyszłych pozaziemskich podróży człowieka. Po osiągnięciu około 85 kilometrów wysokości zasobnik wraz z małpką opadł na spadochronie do Atlantyku, skąd wyłowił go statek naprowadzony przez samolot. Małpka „Sam" przewieziona została dla przeprowadzenia badań do ośrodka medycyny lotniczej w Teksasie. W zasobniku umieszczone były również ziarna kiełkującego jęczmienia, komórki nerwowe szczura, probówki z bakteriami oraz jaja i larwy wołka zbożowego. Piątkowa próba wchodzi w skład tzw. programu „Mercury".

1000 SKOK ZE SPADOCHRONEM

W listopadzie 1959 roku instruktor spadochronowy z Rostowa Jewgenij Kuźmicz Galczenko wykonał tysięczny skok ze spadochronem. (m)

ODSŁONIĘCIE POMNIKA KOTIELNIKOWA

Dnia 22 listopada 1959 roku w piętnastą rocznicę śmierci został odsłonięty w Moskwie pomnik-nagrobek Gleba Kotielnikowa — radzieckiego konstruktora spadochronowego. Na uroczystość przybyli — syn, wnukowie Kotielnikowa z Leningradu, autor projektu S. Postnikow, przedstawiciele Komitetu Centralnego DOSAAF, dowództwa wojsk powietrzno-desantowych oraz sekcji spadochronowej. (m)

ZWIAD ŚMIGŁOWCOWY

Nagła fala mrozu, która ogarnęła Polskę, zwiększyła niebezpieczeństwo zalodzenia portów i przybrzeżnych torów wodnych. W tym roku nasze porty są znacznie lepiej przygotowane do akcji przeciwlodowej, ponieważ dysponują trzydziestoma holownikami przeznaczonymi do tego celu. Mimo to po raz pierwszy w tym roku do akcji tej zostanie użyty śmigłowiec, którego zadaniem będzie zwiad lotniczy i obserwacja ruchów kry na Zalewie Szczecińskim oraz nad pełnym morzem w promieniu 100 km od Świnoujścia.

Odprawa personelu kierowniczego Wojsk Lotniczych i OPL OK

początkiem grudnia br. odbyła się w Warszawie odprawa personelu kierowniczego Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju. Uczestniczyli w niej dowódcy wszystkich szczebli do dowódców jednostek lotniczych, oddziałów radiotechnicznych, artylerii przeciwlotniczej i ich zastępcy do spraw politycznych włącznie. Celem odprawy było m. in. zapoznanie dowódców z zadaniami szkolenia w nowym roku szkoleniowym, pogłębienia ich umiejętności technicznych, ogólnowojskowych i politycznych oraz wyjaśnienia roli lotnictwa i systemu obrony przeciwlotniczej dla zapewnienia ochrony kraju i zabezpieczenia działania wojsk własnych. Odprawie przewodniczył dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, który na zakończenie odprawy wręczył ppłk. pil. Władysławowi Miniachowi i ppłk. naw. Antoniemu Grabczyńskiemu statuetki Ikara z okazji przekroczenia przez nich miliona kilometrów w powietrzu.

MIEJSKIE LINIE LOTNICZE BEA

Na początku przyszłego roku Brytyjskie towarzystwo lotnicze BEA planuje wprowadzenie tytułem próby, dużych śmigłowców pasażerskich do komunikacji miejskiej. W przypadku pomyślnego wyniku doświadczeń przewiduje się już w roku 1963 systematyczne zorganizowanie komunikacji powietrznej w większych miastach brytyjskich. (kj)

PRÓBY Z BRYTYJSKIMI RAKIETAMI W AUSTRALII

Z poligonu doświadczalnego na pustyni Woomera w Australii zostały w pierwszej połowie grudnia br. wystrzelone trzy brytyjskie rakiety, mające dokonać badań w górnych warstwach atmosfery. Eksperyment był przeprowadzony w ramach programu międzynarodowego komitetu badań przestrzeni kosmicznej.

OSTRE STRZELANIE RAKIET W NRF

Dnia 4 grudnia br. żołnierze 140 batalionu artylerii należącego do 1 korpusu Bundeswehry wypróbowali po raz pierwszy w ostrym strzelaniu amerykańskie rakiety „Honest John". Ostre strzelanie — na razie bez głowic atomowych — odbyło się na poligonie atlantyckim w Bergen-Hohne.

Przedstawiciele Dyrekcji APRL u weteranów ruchu robotniczego

Członkowie Aeroklubu PRL, chociaż przeważnie przebywają w towarzystwie młodych entuzjastów i sympatyków lotnictwa, jednakże nie zapominają o tych ludziach, którzy całe swoje życie walczyli o Polskę socjalistyczną. Ostatnio wicedyrektor Aeroklubu PRL mjr pil. Jerzy Świątek w towarzystwie Szefa Propagandy Aeroklubu PRL mjr Edmunda Kraśniewskiego odwiedzili Dom Weteranów Ruchu Robotniczego, w którym przebywają najstarsi polscy rewolucjoniści, byli członkowie SDKPiL, KPP, uczestnicy walk o wolność Hiszpanii i członkowie PPR. Starzy, sterani walką działacze robotniczy żywo interesowali się problemami lotnictwa sportowego, zadawali dziesiątki pytań dotyczących pracy Aeroklubu PRL, pytali o formy szkolenia lotniczego. Z dużym zainteresowaniem obejrzeli Lotnicze Kroniki Filmowe oraz film dokumentalny z VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie. Postanowili również odwiedzić na wiosnę Aeroklub Warszawski, aby naocznie przekonać się jak szkoli się nasza młodzież lotnicza.

Spotkanie należało do nadzwyczaj przyjemnych. Uzgodniono również, że Dyrekcja APRL i Kierownictwo Domu Weteranów będą utrzymywały stały kontakt, że lotnicy będą nadal gościć u tych ludzi, których imiona stanowią karty polskiego ruchu rewolucyjnego, a przedstawiciele Domu odwiedzą Aeroklub PRL, aby podzielić się z kadrą wspomnieniami z lat walki. Na zdjęciu: Delegaci Dyrekcji APRL wśród weteranów.

Foto: B. Koszewski

KSIĄŻKA O DRUGIEJ STRONIE KSIĘŻYCA

Wydawnictwo Akademii Nauk ZSRR wydało już książkę o „pierwszych fotografiach drugiej strony Księżyca". Książka ta liczy 206 stronic i zawiera 4 wkładki. Podaje ona dokładne dane o automatycznej stacji międzyplanetarnej, o sposobie sfotografowania drugiej strony Księżyca i o pierwszych rezultatach studiów nad tymi fotografiami. Zawiera ona także pierwsze fotografie drugiej strony Księżyca, schemat budowy automatycznej stacji kosmicznej i tor jej lotu.

„LECIMY NA KSIĘŻYC"

Bydgoska gazeta popołudniowa „Dziennik Wieczorny" zorganizowała dla dzieci i młodzieży konkurs rysunkowy pt. „Lecimy na Księżyc". Młodzież przesyła codziennie wiele ciekawych rysunków. Najbardziej pomysłowe rysunki zamieszcza gazeta na swych łamach.

Na opracowanie historii lotnictwa polskiego najwyższy już czas

DNIA 18 listopada br. odbyła się w Sztabie Wojsk Lotniczych wstępna narada Komisji Lotniczo - Historycznej zorganizowanej przez Biuro Studiów i Doświadczeń Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPL OK. W posiedzeniu tym wzięli udział przedstawiciele Centralnego Archiwum Wojskowego, Akademii Sztabu Generalnego i Akademii Wojskowo - Politycznej, pisarze lotniczy, redaktorzy czasopism lotniczych oraz wielu innych aktywnych działaczy społecznych pasjonujących się problematyką lotniczo-historyczną.

W toku parogodzinnej dyskusji omówiono szereg istotnych spraw związanych z aktualną sytuacją oraz z najbliższymi zadaniami na odcinku historii lotnictwa.

Pięta Achillesowa

Kto chociaż na krótki czas zetknął się z pracą propagandową w lotnictwie, musiał z dużym niewątpliwie bólem zauważyć rzecz bardzo charakterystyczną: jednymi z najtrudniejszych do opracowania i wygłoszenia były pogadanki z historii lotnictwa. A przecież — nie można narzekać, na temat ten napisano sporo. Każdy jednak podchodzący rzetelnie do swej pracy propagandysta niechętnie sięgał do tych materiałów. Nie miał bowiem po prostu do nich zaufania. Zwłaszcza z chwilą gdy przekonał się, że materiały te różnią się częstokroć interpretacją tych lub innych zjawisk, jeśli już nie zawierają sprzecznych wprost danych i faktów; w zależności od tego kto i na czyje zamówienie pisał. A autorów było wielu. Nie zawsze jednak byli to historycy z prawdziwego zdarzenia.

W rezultacie mamy dziś wcale pokaźną spuściznę w postaci dziesiątków broszur, konspektów i innych wydawnictw, a rzetelnej informacji o lotnictwie wciąż brak. Stąd nasuwa się pierwszy, zasadniczy wniosek:

Skończyć z chałupnictwem

Słowa te powtarzam w ślad za jednym z uczestników wstępnej narady Komisji Lotniczno-Historycznej. Wydaje się, iż są to jak najbardziej słuszne słowa. Istotnie, bowiem dotychczasowa metoda spisywania historii lotnictwa nosiła wiele cech chałupnictwa. Ludzie trudnili się tym od przypadku do przypadku, ujmowali sprawy fragmentarycznie i — co najważniejsze — nie posiadali odpowiedniej bazy ani dostatecznie nowoczesnych „narzędzi" produkcji. Gwoli prawdzie przyznać jednak trzeba, iż nie ich to była wina. Do tej pory bowiem nie ma w Polsce instytucji dysponującej materiałem archiwalnym, w oparciu o który można by należycie opracować dowolny etap z historii lotnictwa. Nawet materiały zgrupowane w Centralnym Archiwum Wojskowym nie zaspokajają więcej niż 1/10 potrzeb. Potrzeb tych nie zaspokoją też dokumenty będące w posiadaniu Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPL OK oraz innych instytucji, albowiem zbierano je tam również metodą chałupniczą: z tego co się dało zebrać bez większego zachodu i nakładów inwestycyjnych, z tego co było pod ręką. Z różnych powodów „archiwa" te znów się rozpadły, znów ginął ślad po wielu ważnych dokumentach. Od czego więc teraz zacząć? Rzecz oczywista, że od kompletowania materiałów archiwalnych.

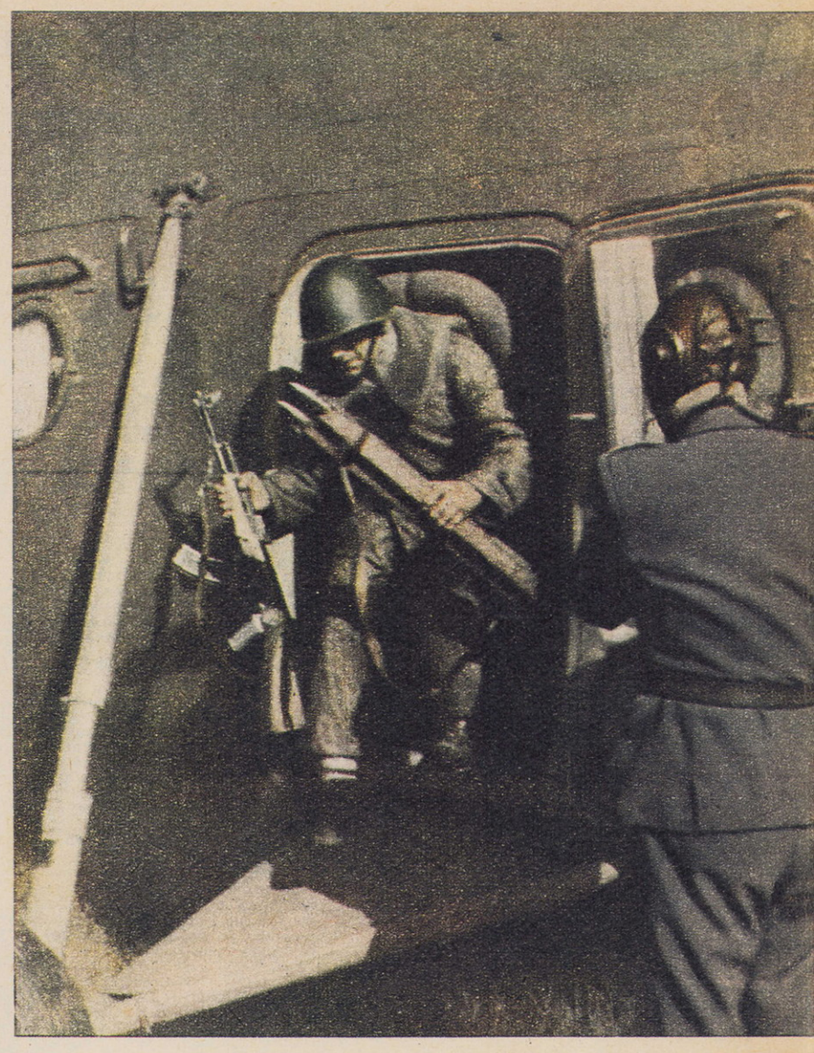
Trzecia próba

Dlaczego trzecia? Bo były już dwie do tej pory. Drugą z nich podjęto przed dwoma laty z inicjatywy Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. W APRL powstała właśnie wtedy Komisja Lotniczo - Historyczna. Postawiła ona sobie zaszczytne zadania, wytknęła piękne cele, opracowała wstępny plan pracy i umarła śmiercią naturalną.

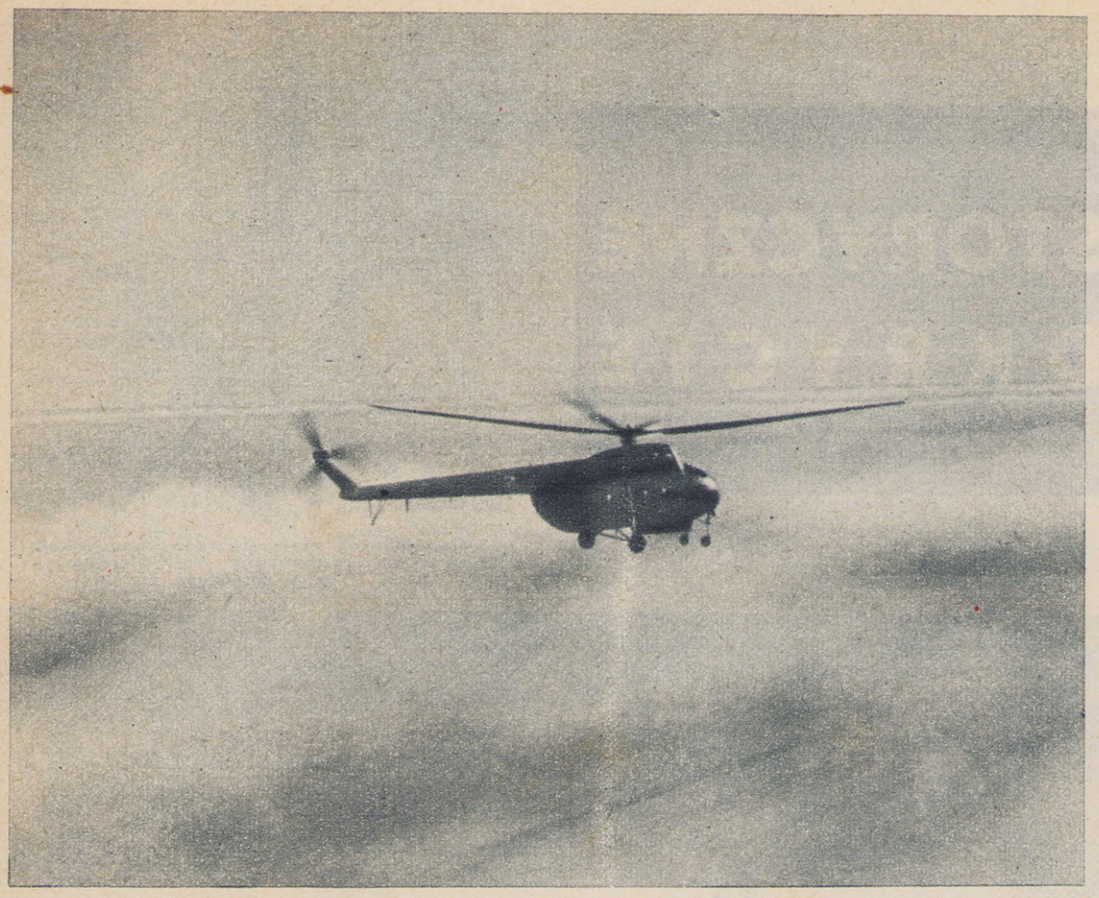
A historia leży nalal odłogiem. Żyje jednak wciąż, jak się okazuje, idea przystąpienia do planowej i systematycznej pracy. Próbę obleczenia jej w żywe, realne kształty podjęło tym razem Biuro Studiów i Doświadczeń Dowództwa Wojsk Lotniczych. Zachodzi tylko obawa, czy tym razem próba zda wreszcie egzamin. Bo wydaje się, że samo tylko powołanie Komisji Lotniczo - Historycznej, jako czynnika społecznego, nie rozwiązuje sprawy. Owszem, poszczególni członkowie komisji podjęli się opracowania szeregu tematów, zobowiązali się również do uczestniczenia w zebraniach poświęconych omawianiu nadsyłanych prac. Ale co dalej? Przecież kilku najbardziej nawet aktywnych działaczy społecznych i pisarzy nie zdoła zgromadzić wszystkiego co niezbędne jest do rzetelnego opracowania historii. Przecież olbrzymia ilość przeróżnych dokumentów jest dziś w posiadaniu wielu instytucji w kraju i za granicą i nie mniejsza zapewne w rękach prywatnych osób o nieznanych w większości adresach. Trzeba więc nawiązać kontakt z tymi instytucjami, trzeba poszukać adresów, trzeba gromadzić oryginalne lub uwierzytelnione dokumenty. A to kosztuje. I dużo pieniędzy i dużo czasu.

Ten czas i pieniądze musi natomiast ktoś mieć. Niestety, nie mają ich w dostatecznej mierze ludzie zajmujący się spisywaniem historii na marginesie swej pracy zawodowej. A kto je ma lub kto postara się o odpowiednie fundusze i etaty? W tej chwili jeszcze nie wiadomo. Biuro Studiów i Doświadczeń Dowództwa Wojsk Lotniczych wzięło na razie tę sprawę na swoją głowę. Czy podoła? Okaże to najbliższa przyszłość. Tak czy inaczej wypada jednak życzyć powodzenia. Gra warta przecież świeczki. Na solidne opracowanie historii lotnictwa najwyższy już bowiem czas.

WIKTOR WIONCZEK



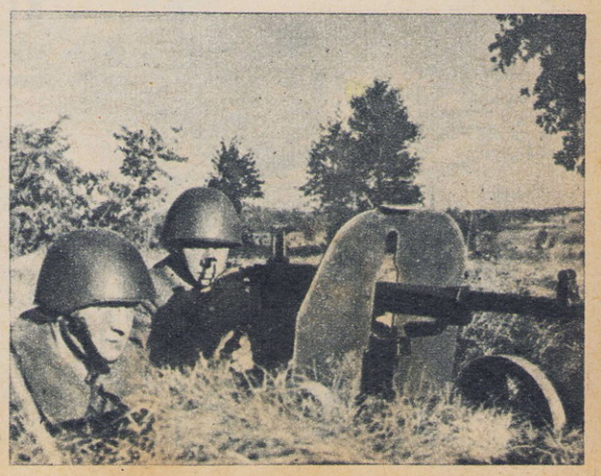
PIECHOTA POWIETRZNA W AKCJI



Żołnierz wojsk powietrzno-desantowych wyskakuje w pełnym uzbrojeniu ze śmigłowca (na lewo). Śmigłowiec niczym olbrzymia ważka przyczaił się do skoku w powietrze mając już na swym pokładzie żołnierzy i uzbrojenie (na lewo poniżej). Na trasie przelotu bojowego ponad chmurami... widok z powietrza (powyżej) i spojrzenie do śmigłowca na żołnierzy, których czeka zadanie lądowania na terenie zajętym przez nieprzyjaciela (poniżej).

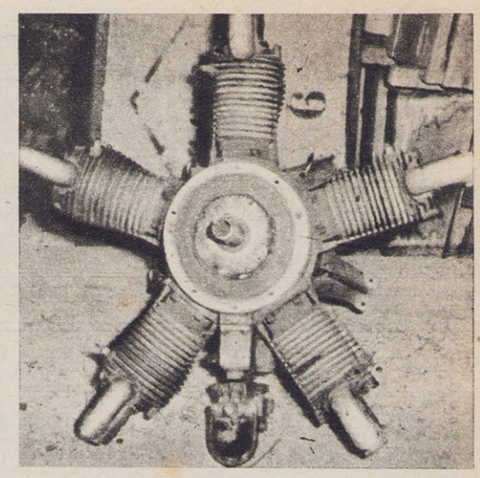
Po załadowaniu się, z bronią w ręku, dowódca oddziału śledzi lot sąsiedniego śmigłowca (poniżej).

Moment załadowania się wygląda zupełnie inaczej niż... zajęcie stanowiska ogniowego po opuszczeniu śmigłowca (poniżej). Foto: WAF (7)



Inż. Władysław Zalewski

HISTORYCZNE ODKRYCIE

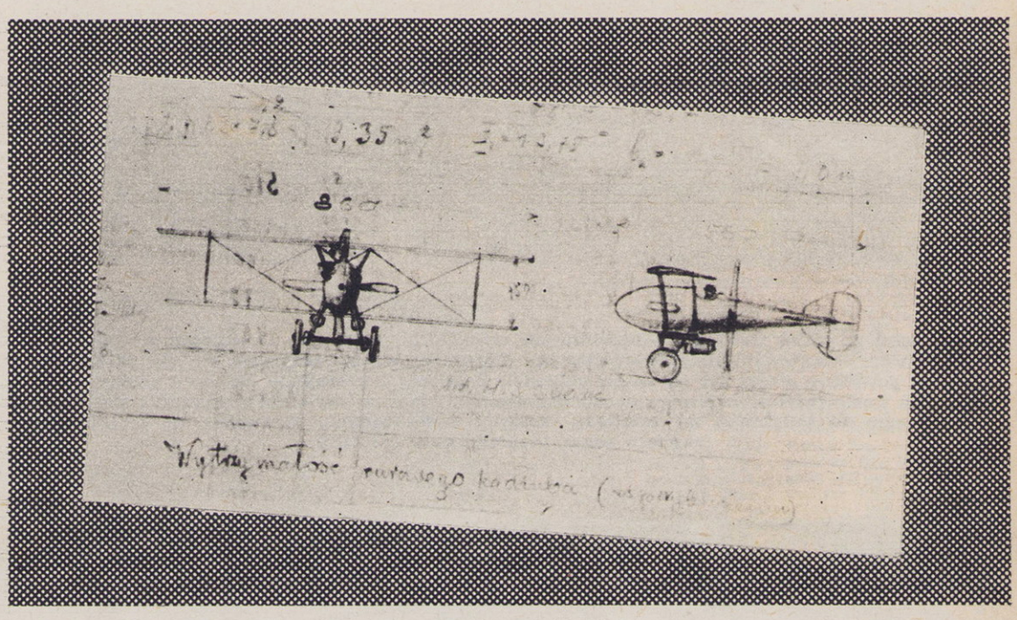


Pięciocylindrowy silnik gwiazdowy konstrukcji inż. Zalewskiego, przechowany we Włochach przez p. Makowsk.ego.

LOTNICTWO polskie ma bogatą historię, ale dokumentów i pamiątek historycznych, szczególnie z pionierskich lat, zachowało się niewiele. Wpłynął na to ciężki okres wojenny, w którym razem z walącymi się w gruzy miastami uległy zniszczeniu pamiątki narodowe, a wśród nich dowody twórczej myśli i pracy polskich konstruktorów lotniczych.

Znaleźli się jednak tacy, którzy choć nie znali rzeczywistej wartości sprzętu lotniczego i dokumentów znajdujących się w ich posiadaniu, nie dopuścili do ich zniszczenia i rozproszenia. Taki właśnie los spotkał silnik 5-cylindrowy, elementy silnika 3-cylindrowego oraz części samolotu „Kogutek", konstrukcji i budowy inżyniera Władysława Zalewskiego, jednego z pionierów polskiego lotnictwa.

Na strychu domu, we Włochach koło Warszawy, Stefan Makowski przechowywał przez 20 lat te cenne pamiątki historyczne oraz kilkadziesiąt rysunków technicznych i notatek konstrukcyjnych wykonanych przez inż. Wł. Zalewskiego w różnych okresach jego pracy od roku 1911 do 1939. Dokumenty i pierwowzory te są piękną ilustracją pionierskiej twórczości lotniczej inż. Wł. Zalewskiego, a ich wstępna, pobieżna ocena pozwala stwierdzić, że są również przykładem wysokiego poziomu konstrukcyjnego i technologicznego polskich silników budowanych 20—30 lat temu. Przegląd tych prac obrazuje również wielką żywotność i oddanie się twórczości lotniczej inż. Wł. Zalewskiego i stanowi wartościowy przyczynek do poznania i ocenienia historycznego wkładu polskich konstruktorów do rozwoju lotnictwa.



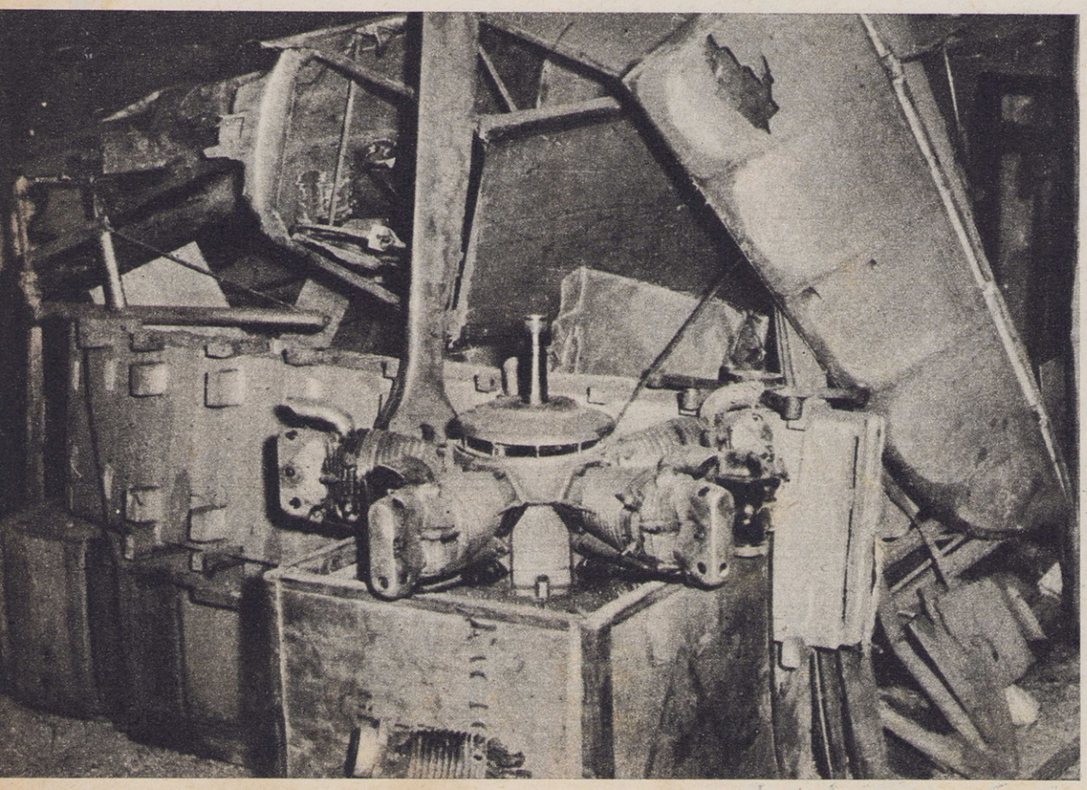
Szkic samolotu myśliwskiego z oryginalnym umieszczeniem śmigła w tylnej części kadłuba. Samolot miał przewidziany napęd przez silnik o mocy 300 KM. Rozpiętość — 8,6 m, długość — 5,8 m, ciężar całkowity — 950 kG.

Dziś, dzięki inicjatywie inżynierów z Sekcji Lotniczej SIMP zatrudnionych w Instytucie Lotnictwa, pamiątki twórczości inż. Wł. Zalewskiego znajdują się w godnym ich miejscu, w Muzeum Techniki NOT w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie i wkrótce, po przeprowadzeniu prac konserwatorskich, będą udostępnione zwiedzającym.

Wzruszająca była chwila, gdy przewodniczący Klubu Seniorów lotnictwa APRL prof. Pietraszek dziękował opiekunom pamiątek Stefanowi Makowskiemu — ojcu i Markowi Makowskiemu — synowi, bo dziękował nie tylko w imieniu licznie zebranych seniorów polskiego lotnictwa, współtwórców historii lotnictwa, ale również słowami inż. Wł. Zalewskiego, który z dalekiej, londyńskiej emigracji składał serdeczne podziękowanie tym, którzy zajęli się opuszczonymi w dniach wrześniowej klęski owocami jego pracy.

A ten, sędziwy już dziś konstruktor, choć na obczyźnie, żyje nadal myślą o rozwoju swoich silników i „Kogutka". Mimo iż nie bierze czynnego udziału w życiu lotniczym W. Brytanii, w posiadanym warsztaciku, własnymi rękami, powoli, buduje „Kogutka III" i marzy o jeszcze jednym błysku polskich skrzydeł.

Inż. ZBIGNIEW JAKUBOWSKI



Z lewej: Silnik i inne pamiątki twórczości konstruktorskiej inż. Zalewskiego — po 20 latach.

Zdjęcia: IL — D. Jacaszek i J. B. Cynk

AEROKLUB WŁOCŁAWSKI LATA

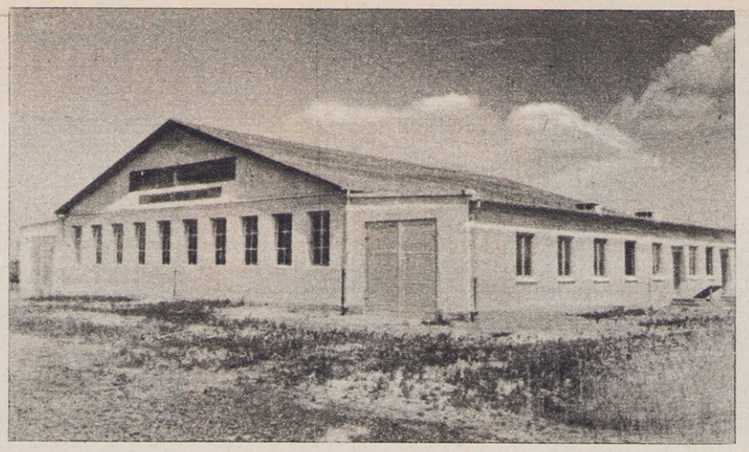
ZARZĄD Główny APRL podjął w lutym br. uchwałę, na podstawie której z dniem 1 kwietnia 1959 r. został powołany do życia Aeroklub Włocławski z siedzibą we Włocławku.

Dnia 1 maja br. aeroklub otrzymał od społeczeństwa miasta Włocławka nowowybudowany hangar i lotnisko. W dniu tym społeczeństwo miasta i powiatu włocławskiego licznie przybyło na nowootwarte lotnisko, okazując duże zainteresowanie oficjalnym przekazaniem klubu jego władzom i podziwiając sprawne lądowanie załóg Zlotu Gwiaździstego oraz akrobację samolotów sportowych i odrzutowych.

Uroczystego przekazania nowowybudowanego obiektu dokonał Prezes Komitetu Budowy Hangaru i Lotniska Ob. Franciszek Mularski, po czym dyrektor Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — ppłk. pil. Krzysztof Donigiewicz oficjalnie otworzył lotnisko. Zwycięzcą w Zlocie Gwiaździstym została załoga Aeroklubu Rzeszowskiego z pilotem Wojtyną.

Działalność aeroklubu w br. miała się ograniczyć wyłącznie do prac propagandowych i ogólno-organizacyjnych. Entuzjastom lotnictwa sportowego naszego aeroklubu zadania te nie wystarczały. Mimo braku zaplecza techniczno-gospodarczego, aeroklub podjął się organizacji centralnego obozu szybowcowego Aeroklubu PRL i Kwatery Głównej ZHP. Obóz przeprowadzony został w czasie od 15 lipca do 28 sierpnia br.

Zadania wyszkoleniowe, postawione przed kierownictwem obozu do realizacji, wykonano w pełni. Wyszkolono ogółem 46 pilotów do klasy trzeciej, nadano 9 uprawnień do lotów wleczonych, przeleciano 524 km w 7 przelotach otwartych i docelowych. Szkolenie odbywało się na szybowcach typu „Primorec", otrzymanych w darze od organizacji DOSAAF z ZSRR. Sprawny przebieg obozu i pełna realizacja zadań wyszkoleniowych możliwa była tylko



Nowowybudowany hangar

Sztukę latania należy poprzedzać poznaniem sprzętu ratunkowego.

Grupa szkolna przy szybowcu „Primorec".

Pierwsze kroki na szybowcu szkolnym „ABC".

„Pimorec" w całej okazałości na tle naszego „hangaru".

Foto: B. Koszewski i autorów.

dzięki wybitnej pomocy takich instytucji włocławskich jak: Wydział Oświaty MRN, wojsko i Technikum Przemysłowo-Pedagogiczne.

Wśród wyszkolonych było 14 pilotów z ZHP i 32 z terenu Włocławka, których wyszkolenie pozwoliło utworzyć sekcję szybowcową z dniem 1 listopada br. Dla pilotów nowopowstałej, pierwszej sekcji aeroklubu, w miesiącach jesiennych zorganizowano trening na nowym dla nich typie szybowca „Czapla". Ogółem aeroklub w br. wykonał 4 172 loty w czasie 432 h 24'. Po zakończeniu obozu Aeroklub PRL, doceniając wkład pracy naszych entuzjastów, przydzielił naszemu klubowi sprzęt lotniczy i pomocniczy w ilości niezbędnej do dalszego szkolenia i treningu.

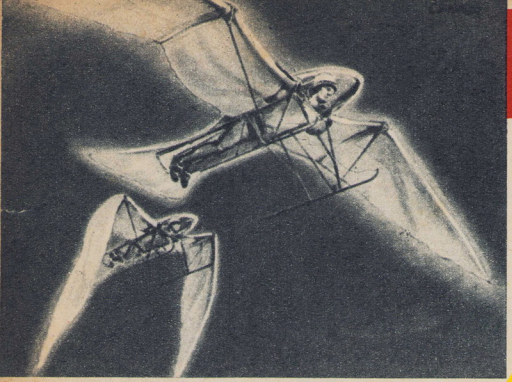
W miesiącach jesiennych, realizując wytyczne Działu Propagandy Aeroklubu PRL na rok bieżący, założonych zostało jedenaście kół lotniczych o ilości 373 członków. Przeszkolono 4 nauczycieli ze szkół włocławskich, w których założone zostały modelarskie koła lotnicze na kursie instruktorów modelarstwa lotniczego. Szkolenie praktyczne w tych kołach rozpocznie się z chwilą otrzymania narzędzi z Działu Modelarskiego APRL. W pracy propagandowej aeroklub korzysta na razie z pomieszczeń teatru miejskiego, gdzie organizowane są spotkania z młodzieżą szkół włocławskich, połączone z wyświetlaniem kronik lotniczych. Obecnie prowadzone są przygotowania do otwarcia 4 teoretycznych kursów szybowcowych.

W roku przyszłym oprócz dalszego szkolenia obecnych pilotów sekcji szybowcowej planuje się przeprowadzenie podstawowego kursu szkolenia szybowcowego i powołanie do życia sekcji samolotowej i spadochronowej. W pracy propagandowej planuje się objąć działalnością lotniczą powiaty włocławski, kutnowski i kolski.

Aeroklub otrzymał od Prezydium MRN lokal o powierzchni 250 m², który planuje się wyremontować wiosną przyszłego roku. Mieścić się w nim będzie centralna modelarnia aeroklubu, świetlica i pomieszczenia biurowe.

M. HAJCZUK i J. KWIECIŃSKI

MARZENIA LEONARDA da VINCI



Może tak będzie wyglądał mięśniolot przyszłości? Projekt Francuza G.rarda". Fo.o: „Science et vie'

DZISIAJ

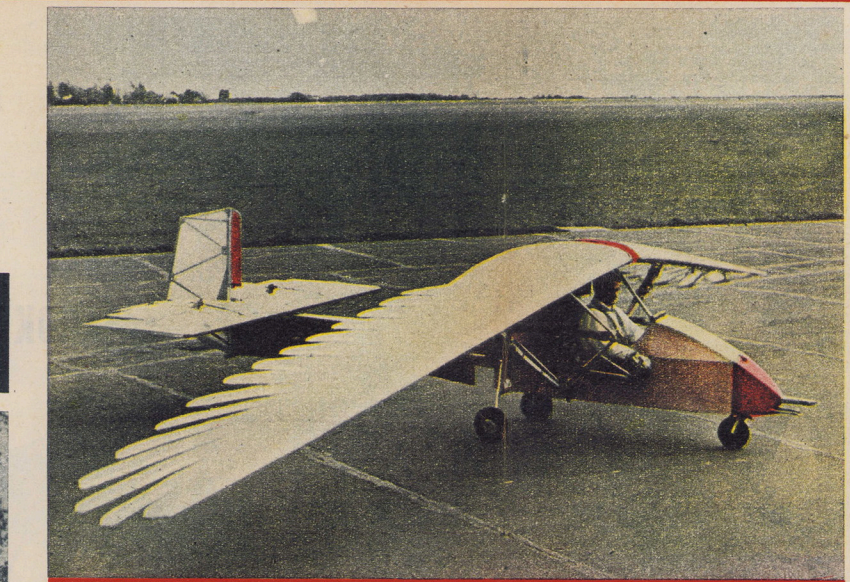
O pewien okres czasu zrywa się wśród społeczności nagły pęd do zbudowania statku powietrznego poruszanego siłą mięśni ludzkich. Tak było od wieków, wliczając wysiłki legendarnego Ikara, czarownika Simona z 67 roku, Leonardo da Vinci — i setek ich naśladowców, których pragnieniem było uskrzydlenie ludzkości wzorem ptaków. Pęd taki obserwowano współcześnie w latach 1900—1921, później od 1935—1938, a obecnie, jak można zorientować się z licznych eksperymentów — stara idea odżywa i to ze wzmożoną siłą. Mimo iż nad nami krążą wygodne, potężne statki powietrzne, mimo różnych konstrukcji do startu pionowego, mimo rakiet i nowych źródeł napędu — myśl ludzka uparcie szuka rozwiązania zagadki lotu u doskonałych żeglarzy powietrznych, jakimi są ptaki.

Obok podajemy szereg współczesnych konstrukcji i projektów, z których jedne wykorzystują mięśnie ludzkie do poruszania skrzydłami (są to ornitoptery — „skrzydłowce"), a inne wykorzystują moc mięśni do poruszania śmigła napędowego.

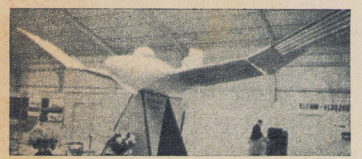
Trudno określić, który rodzaj mięśniolotu może mieć możliwość dalszego rozwoju. Sądząc po dotychczasowych próbach można przypuszczać, że napęd śmigłowy jest bardziej realny. Ale nie jest to ostatnie jeszcze słowo, bo konstruktorzy ornitopterów spodziewają się znacznie mniejszego wydatkowania mocy, twierdząc, iż pilotem samolotu poruszanego mięśniami nóg może być tylko najlepszy kolarz świata, podczas gdy oni pragną swoje ornitoptery uczynić środkiem lokomocji dla najszerszych mas przeciętnych sportowców. Warto podać, iż teoretycznie człowiek siłą swoich mięśni musi wytwarzać trwałą moc wynoszącą 1,2—1,3 KM, by lecieć poziomo w niezakłóconym powietrzu. Oczywiście podana moc nie wystarcza do startu z ziemi.

Nie zrażając się niepowodzeniami poprzedników, uzbrojeni w zasób nowych zdobyczy aerodynamiki i techniki, ruszają znów konstruktorzy, jak przed laty, do nowego ataku. Czy tym razem się uda? Trudno w tej chwili coś pewnego przewidzieć. Nie uśmiechajmy się tylko ironicznie — patrząc na wysiłki konstruktorów mięśniolotów! Jeszcze parę miesięcy temu niektórzy nie wierzyli w możliwość lądowania rakiety na Księżycu. (lp)

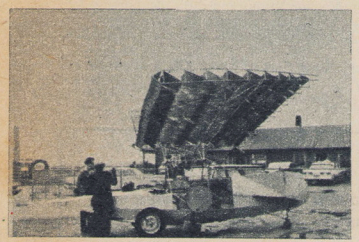
Były pilot-oblatywacz (powyżej) Dmitrij Władimirowicz Iljin (ZSRR) zbudował ornitopter, który według obliczeń jest w stanie unieść człowieka, lecąc z prędkością 100 km/h. Napęd mechaniczny. Z Iljinem współpracuje student Odeskiego Instytutu Elektrotechnicznego W. Krasnow. Obok — jeden z prototypów ornitoptera konstrukcji Iljina, kierującego pracą uczniów w szkole nr 1 w mieście Babuszkino. Foto: „Sowietskaja Awiacja" i „Krylia Rodiny"



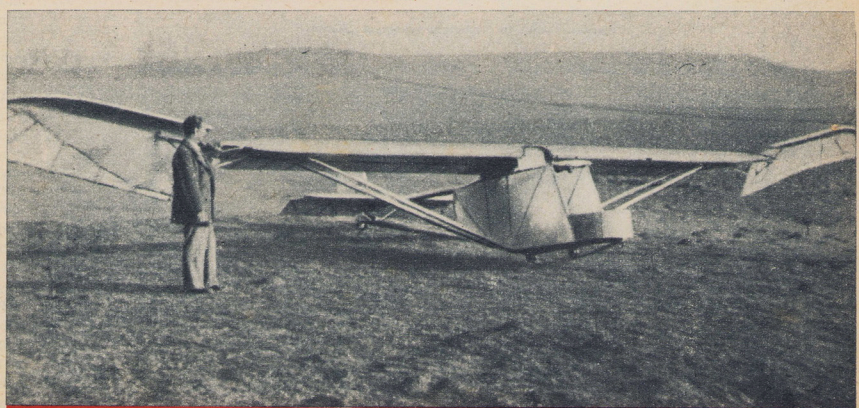
Ostatnio został zbudowany prototyp ornitoptera pomysłu Anglika M. Hartmana, zbudowany przez Dana Campbella. Skrzydła poruszane są systemem dźwigni uruchamianych rękami i nogami pilota, wspomaganymi amortyzatorami gumowymi. Rozpiętość skrzydeł — 11,4 m, ciężar własny około 160 kG. Konstrukcja drewniana. Na zdjęciu: Skrzydła w najniższym dolnym położeniu. Skrzydła unoszone są w tym przypadku o 0,45 m od ziemi. Przy górnym położeniu u zaś 1,4 m od ziemi. W kabinie 39-letni konstruktor M. Hartman (z zawodu rzeźbiarz) podczas prób w Cranfield. Foto: „The Aeroplane"



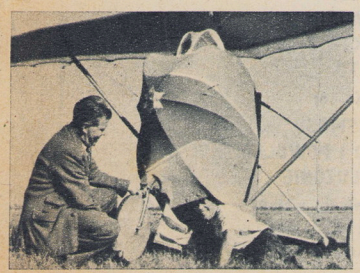
Ornitopter zbudowany przez inż. F. Filtera (NRF) i wystawiony w Hannowerze w 1958 roku. Foto: „Flugwelt"



Prototyp statku z ruchomymi („szczelinowymi") skrzydłami zbudowany w USA.



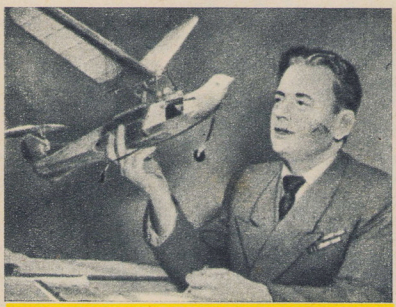
Szybowiec „VOX-1" z ruchomymi skrzydłami zbudowany w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Ornitopter ten jest wynikiem wieloletnich doświadczeń konstruktora — inż. Vogla z Plauen. Foto: „Flügel der Heimat"



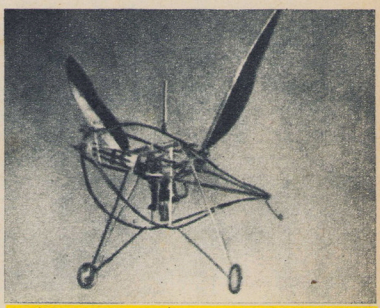
Samolot Anglika Dan Perkinsa (o którym szerzej na str. 14). Na zdjęciu: Niezbyt „wygodne" wejście do kabiny. Foto: „The Aeroplane"

REALIZUJĄ SIĘ...

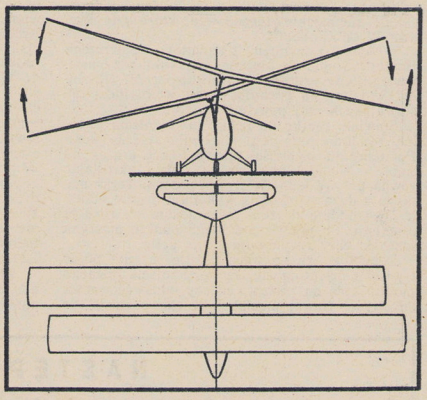
JUTRO

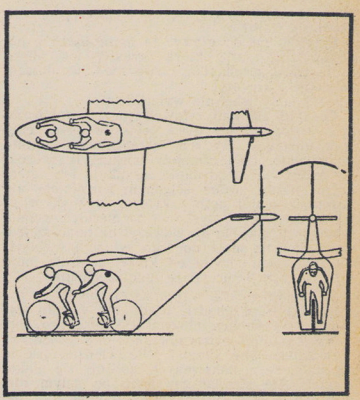


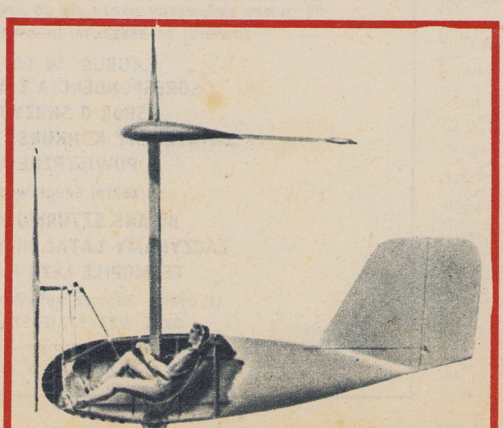
Najśmielsze projekty zaczynają się od modeli latających. Tą drogą szli zawsze wszyscy wynalazcy. Powyżej członek DOSAAF A. Iwaniuta (ZSRR) z modelem zaopatrzonym w ruchome skrzydła. Foto: „Kryła Rodiny"



A to inny model z ruchomymi skrzydłami Francuza G. C. Richard'a. „Gyroramе", tak nazywa się ten model, wykonuje ruchy skrzydłami w identyczny sposób jak ptak. Silnik gumowy. Foto: „Les Ailes"







Powyżej z lewej — Jeden z francuskich projektów samolotu poruszanego siłą mięśni ludzkich. Skrzydła wykonują tu ruchy w sposób praktykowany przez owady. Rys. „Aeronautics"

Powyżej z prawej — Projekt Francuza T. Nonweillera (omówiony na kongresie OSTIV w Lesznie 1958 roku). Planowane napędzany jest śmigłem obracanym pracą nóg dwóch pilotów „rowerzystów". Ciężar własny 35 kG. Średnica śmigła — 2,50 m. Prędkość lotu — 48 km/h. Powierzchnia skrzydeł — 16 m². Rys. „Avia-Sport"

Francuz, inżynier Hurel (twórca samolotu „Hurel-Dubois", znanego z wielkiego wydłużenia skrzydeł), opracował projekt mięśniolotu zaopatrzonego w śmigło napędzane ruchem nóg. Samolot ten również ma wielkie wydłużenie i rozpiętość — 30 m. Powierzchnia skrzydeł — 25 m², prędkość — 28,8 km/h. Zdaniem konstruktora samolot ten jest w stanie przelecieć kanał La Manche. Projekt Hurel'a otrzymał nagrodę na specjalnym konkursie francuskiego stowarzyszenia popierającego loty mięśniowe. Rys. „Science et vie"

Na tym samolocie (Farman-Morris) Jan Nagórski latał w Arktyce.

REKORD

Inż. JAN NAGÓRSKI

DOKOŃCZENIE Z NUMERU 50

— Strzelaj! — krzyczę do niego z pasją. — Co ci się stało?

Przyszło mi do głowy, że może jeden z pocisków tych serii, które przeszły tak blisko mnie, trafił mechanika. Ale nie. Już doszedł do siebie i krzyczy:

— O mały włos nie wyleciałem!

Pochylił się nad celownikiem i karabin zagrał. Posypał się grad pocisków przez cały szyk niemiecki. W ich szeregach zapanowało zamieszanie. Dwa samoloty odskoczyły w bok, nie rozumiejąc skąd nagle zaskakuje ich ogień. Zajęci każdy swoim ściganym samolotem nie zauważyli mojej pętli. Zresztą któż się mógł jej spodziewać? Dotychczas na ciężkich wodnosamolotach nikt się nie odważył na takie szaleństwo. Zmusiła mnie do tego sytuacja w jakiej się znalazłem, chwila od której zależało moje życie i życie lecącego ze mną mechanika.

Mechanik zresztą w pierwszej chwili też nie zrozumiał o co chodzi. Kiedy mu groziło wypadnięcie z kabiny, chwycił się kurczowo podstawy karabinu maszynowego i nie puścił, aż krzyknąłem, aby strzelał. Nie wiedział jak to się stało, że z atakowanych staliśmy się atakującymi. Ale strzelał zawzięcie po całym niemieckim szyku. Bez przerwy dymiła lufa naszego cekaemu, a on bił i bił.

— Co robisz? — usiłowałem protestować widząc, że nie wybiera sobie jednej sylwetki i nie celuje starannie, ale gdy spostrzegłem co się dzieje, umilkłem. Mechanik swoim bezsensownym ogniem wprowadził taki popłoch w ugrupowanie Niemców, że już trzy nasze samoloty zdołały wyrwać się spod ostrzału i nadlecieć nad stację lotniczą, usytuowaną nad brzegiem jeziora. Po chwili na hangary niemieckie posypały się bomby.

W rezultacie walki my wróciliśmy wszyscy. Niemcy stracili jeden samolot — zestrzelony.

Koledzy w Gilkondzie stale mnie nagabywali:

— Jak tam z tą pętlą? W strachu to może i zrobiłeś, bo nic ci innego nie pozostało. Teraz na pewno zapomniałeś?

17 września 1916 (30 wg nowego stylu) dowódca prosił mnie, abym dokonał zwiadu w kierunku Gotlandii i zbadał czy są tam krążowniki niemieckie. Kazał lecieć kluczem. Była pomyślna pogoda i świetna widoczność. Zaproponowałem, że polecę sam. Dowódca zgodził się. Mechanik szybko przyszykował wodnosamolot, zabraliśmy amunicję i bomby. Ładunek wynosił 432 kG. Kolegom zapowiedziałem, że z powrotem przylecę na wysokości 1 000 metrów nad zatokę i wykonam pętlę, przez którą tak mi dokuczają. Siadając do maszyny zapiąłem pasy i rozkazałem mechanikowi uczynić to samo.

Lot odbyliśmy przy pięknej pogodzie; krążowników nie widzieliśmy, zauważyliśmy jedynie cztery niemieckie torpedowce, które szły kursem W od Gotlandii.

Wracamy z bombami i amunicją z powrotem. Bomby są dobrze ułożone, skrzynki przymocowane. Kiedy jesteśmy już blisko latarni Gilkondu, widzimy na pochylni stacji wielu ludzi obserwujących mój powrót.

Stawiam rączkę na pełny gaz i zniżam samolot, by linia jego lotu stanowiła styczną koła. Po nabraniu szybkości miękko biorę drążek na siebie. Samolot pnie się do góry, zakreślając równą połowę koła. Wiszę na pasach. Teraz maszyna z dużą szybkością wykonuje drugie półkole. Nie oddaję drążka, lecz czekam na reakcję samolotu. Po przejściu dolnego punktu maszyna idzie do góry i wykonuje drugą pętlę.

Decyduję, że na trzecią pętlę już nie pójdę i prędko orientuję się, że po przejściu górnego punktu koła na zniżaniu należy oddawać drążek od siebie. Nawet musiałem trochę pocisnąć do dołu, gdyż samolot miał tendencję iść nosem w górę.

Po wylądowaniu koledzy gratulowali mi tak precyzyjnie i ładnie wykonanych pętli.

29 czerwca 1958 roku otrzymałem list z Moskwy od lotnika polarnego S. B. Rejdla, który prosił mnie, abym opisał swoje loty w Arktyce i poinformował jak przyszło do tego, że wykonałem pętlę na tak ciężkim wodnopłatowcu. Prosił mnie również, żebym opisał sposób tego wykonania. Wysłałem list z opisem, spełniając prośbę lotnika. W dniu 17 czerwca 1959 roku otrzymałem następującą odpowiedź, którą podaję w przekładzie na język polski:

„Wielce Szanowny Janie Józefowiczu!

Otrzymałem Wasz list. Było mi bardzo przyjemnie czytać zdania napisane Waszą własną ręką o sprawach dawno przeszłych. W miejscach, o których Wy piszecie — na wyspie Oesel i w Gilkondzie, byłem wiele razy. Jeszcze jesienią 1939 roku, jako pierwszy z radzieckich lotników, przyleciałem do Estonii na wodnopłatowcu i wylądowałem w Gilkondzie. Teraz miejscowość ta nazywa się Kiachelkona.

Kiedy na gumowej łódce przypłynąłem do brzegu, stwierdziłem, że istnieje tam stary, na wpół zburzony hangar, bez drzwi i dachu, lecz z mocnymi jeszcze ścianami. Ujrzałem również resztki pochylni. Wyciągnęliśmy wodnopłatowiec na brzeg. Stary Estończyk opowiedział nam, że w hangarze tym przed laty stały rosyjskie wodnopłatowce wojskowe. To tutaj Wyście latali w 1916 roku i w tym hangarze przechowywał się Wasz samolot.

Na drugi dzień po przylocie do Gilkondu zerwał się huraganowy wiatr i rozpętał silny sztorm, który groził połamaniem samolotu. Próbowaliśmy wciągnąć go między ściany hangaru, lecz resztki dachu okazały się niższe od usterzenia maszyny. Ustawiliśmy go więc za ścianą zewnątrz hangaru, co osłabiło siłę wiatru i uratowało nam samolot. Wasz stary hangar był więc jeszcze dla nas użyteczny po upływie tylu lat.

Później w Gilkondzie stacjonowała przez długi czas eskadra naszych wodnopłatowców. Ściany starego hangaru stale przypominały nam o morskich lotnikach rosyjskich, którzy dzielnie kiedyś walczyli w tych miejscach.

Teraz o Waszej pętli. Wszystko to co napisaliście przedstawia bardzo dużą wartość. Nie wiem, czy wiadomo Wam, że w Państwowym Archiwum ZSRR znajduje się w oryginale oficjalny dokument — zawiadomienie komisarza (wówczas członek komisji rewizyjnej) Cesarskiego Wszechrosyjskiego Aeroklubu, Wasilija Karpa, z dnia 31 stycznia 1917 roku. W dokumencie tym stwierdzono, że 17 września (30 wg nowego stylu) 1916 roku lejtenant floty Jan Josifowicz Nagórski wykonał na wodnopłatowcu M-9 o ciężarze w locie 1 600 kG (100 pud.) przy tym 27 pud. (432 kG) ładunku, dwie pętle.

Wykonanie pętli na M-9 oficjalnie zatwierdzone jako światowy rekord dla wodnopłatowca. W dzienniku aeroklubu znajduje się potwierdzenie tego z dnia 12 listopada 1916 roku pod numerem 192 (Fond N 2008, sprawa 142, arkusz 221).

Na wszelki wypadek komunikuję Wam te dane, stwierdzające Wasze pierwszeństwo wykonania pętli na wodnopłatowcu".

NASTĘPNY

52 numer świąteczny ukaże się 23 grudnia w objętości 24 stron.
Zawierał on będzie m. in. następujące materiały:

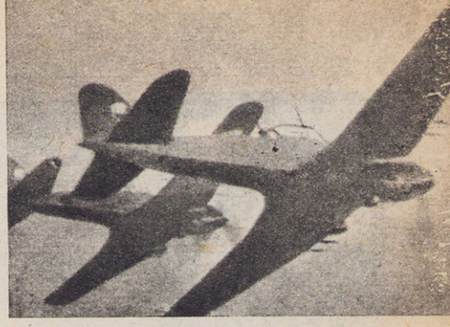
„KUBUŚ" W TATRACH
KORESPONDENCJA Z ARGENTYNY
„SPÓR O SKRZYDLATĄ"
ŚWIĄTECZNY KONKURS: „KTO Z CZYM"
POWIETRZNE AUTO
(przekrój śmigłowca Ka-18)
BILANS SZTURMU KOSMOSU
ZACZYNAMY LATAĆ NISKO I POWOLI...
TERMOPILE LEŻĄ NA LUZONIE
(z cyklu: Lotnicze kulisy minionej wojny)
ORAZ WSZYSTKIE STAŁE DZIAŁY

Cena numeru świątecznego
TYLKO 2 ZŁ

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY 3

„Czarna śmierć"

RYSZARD KACZKOWSKI



Samoloty Ił-10 w służbie lotnictwa czechosłowackiego.

W tymże czasie znany angielski korespondent wojenny Oliver Stewart tak pisał o samolotach Ił-2:

„Niejednokrotnie w warunkach, w których zła widoczność uniemożliwiała loty wysokościowe, samoloty radzieckie „Shtormovik" z powodzeniem przeprowadzały loty koszące nad transportami wojskowymi i zgrupowaniami wojsk pancernych przeciwnika. W ten sposób udało się im zadawać straty przeciwnikowi w warunkach, w których wydawałoby się, że pogoda wyklucza możliwość jakichkolwiek działań z powietrza".

W 1943 r. inżynier S. Iliuszyn przystępuje do opracowania nowej wersji szturmowca. Podstawą do jego założeń stał się Ił-2 i doświadczenia zebrane w eksploatacji tego samolotu. Ił-10 — bo tak nazwano nową konstrukcję — był dwumiejscowym jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

W przeciwieństwie do Ił-2 nowa konstrukcja posiadała lepiej rozwiązany technologicznie i konstrukcyjnie pancerz oraz kabinę pilota i strzelca, a wyposażenie kabiny obejmowało bogatszy asortyment przyrządów pokładowych. Tylna część kadłuba, wykonana jako metalowa skorupa, mieściła: dwustopniowy mechanizm pneumatycznego napędu klap, radiostację o większej mocy, aparat fotograficzny, mechanizm chowania i wypuszczania tylnego kółka ogonowego. Skrzydła o mniejszym wydłużeniu posiadały nieco inną strukturę wewnętrzną oraz lepszy technologicznie podział blach pokryciowych. W samolocie tym zastosowano odmienny typ podwozia oraz sposób jego chowania.

Podwozie Ił-10, składane ku tyłowi, przekręcało się o 90° i płasko wchodziło w profil skrzydła. Koło zamocowane na półośce osłonięto owiewką z blachy stalowej. Ponadto sylwetkę samolotu „dopracowano" aerodynamicznie. Zastosowany mocniejszy silnik AM-38F o mocy 1700 KM pozwolił na przezbrojenie samolotu. Nowa wersja posiadała cztery działka NS kal. 23 mm (po 2 na skrzydło), 8 rakiet RS po 25 kG każda oraz w stanowisku strzelca działko UBT kal. 20 mm.

W kadłubie zostawiono nadal miotacz granatów DAG-10. Samolot mógł zabrać kombinowany system rakiety-bomby lub same bomby o wadze 400 kG (4 × 100). Celem szybszego szkolenia pilotów na tym typie, oddano jednocześnie wersję szkolną „U" (ucziobnyj), która różniła się słabszym uzbrojeniem (2 działka NS, 2 wyrzutnie rakiet) oraz drugą kabiną wyposażoną w komplet przyrządów i elementy sterownicze.

Szturmowiec Ił-10 do eksploatacji wszedł pod koniec 1944 r., uzupełniając pułki radzieckiego lotnictwa szturmowego. Po zakończeniu wojny w 1946 r. oddany do użytku nowy silnik A. Mikulina AM-42 o mocy 2000 KM pozwoliły inż. Iliuszynowi jeszcze raz przeprowadzić modernizację samolotu Ił-10, w dalszym ciągu stawiając go w czołówce tego rodzaju konstrukcji. Chociaż na arenie międzynarodowej pojawił się nowy rodzaj napędu a z nim nowe typy samolotów odrzutowych, to jeszcze długo Ił-10 zachował swoją wysoką wartość bojową. Potwierdzeniem tego są walki w Korei w latach 1950—1952, gdzie użyty przez ochotników chińskich przeciw wojskom Korei Południowej i interwencyjnym szturmowiec Ił-10 był groźnym przeciwnikiem czołgów, artylerii, piechoty i kolumn zmotoryzowanych. Było to ostatnie bojowe wystąpienie następcy „czarnej śmierci". Idący milowymi krokami postęp techniczny w lotnictwie zdystansował całkowicie samolot tłokowy w lotnictwie wojskowym, zastępując go samolotami odrzutowymi. Na uzbrojenie szeregu państw wchodzą odrzutowce szturmowe, następcy sławnych „Sopwith'ów Dolphin", Farmanów, Curtissów A-12 i radzieckich TSz-1, TSz-2, DJ-4, R-5, Ił-2 i Ił-10. Lista tego rodzaju konstrukcji nie została dotąd zamknięta...

A oto dane techniczne samolotu Ił-10:

Rozpiętość — 13,4 m

długość — 11,2 m

wysokość — 4,2 m

ciężar własny — 4500 kG

ciężar całkowity — 6500 kG

prędkość max. — 560 km/h

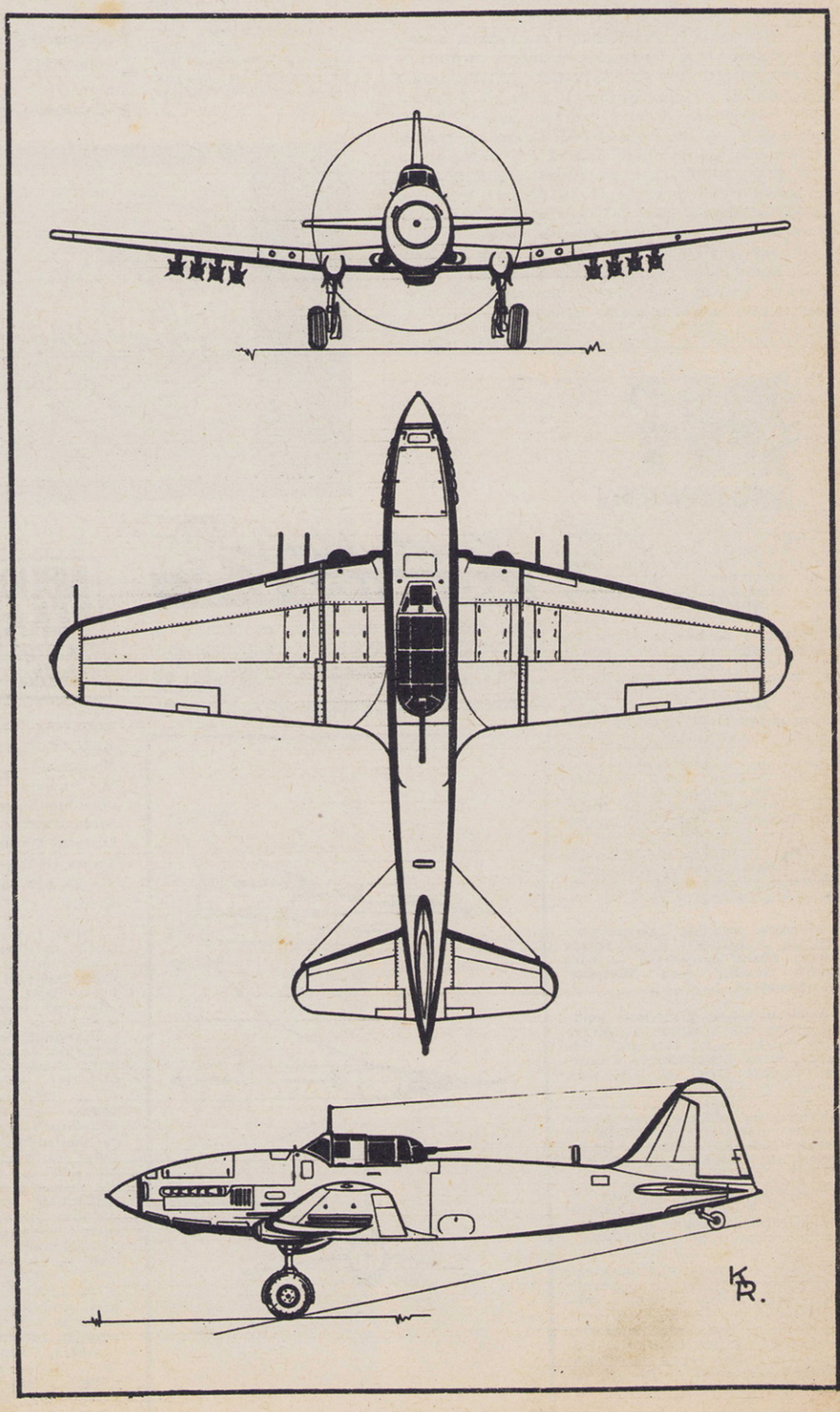
prędkość przelotowa — 500 km/h

pułap — 6000 m

zasięg — 700 km.

Cofając się jeszcze do 1944 r. należy wspomnieć, że w sierpniu tego roku na lotnisku Dys w woj. lubelskim powstaje 3 polski Pułk Lotnictwa Szturmowego. Pułk ten zorganizowany został na bazie 611 Szturmowego Pułku Lotnictwa Radzieckiego i wyposażony w szturmowce Ił-2 model 3. Szlak bojowy tego pułku, chociaż krótki, ma swoją historię. Polscy lotnicy brali udział na Łłach w bitwach o polskie Pomorze, między innymi w walkach o Piłę, Wałcz i w przełamaniu niemieckich linii obronnych w lasach Mirosławca. Zakończony w stolicy Niemiec — Berlinie szlak bojowy stanowił dalszy wkład pilotów polskich w dzieło zwycięskiego zakończenia II Wojny Światowej.

KONIEC



Skrzydła MŁODYCH

KML SKRZYDLATA POLSKA

Drodzy Czytelnicy

JESZCZE jeden numer i kończymy rok 1959. W związku z tym kalendarzowym wydarzeniem chciałbym Was prosić o uwagi na temat pracy naszego klubu, by w roku przyszłym była ona jeszcze lepsza i bardziej dla Was pożyteczna. Pragnę nadmienić, że do tej pory redagujemy nasz klubowy dział zgodnie z życzeniami większości Czytelników. Uwagi proszę przesyłać na kartkach pocztowych z zaznaczeniem — „dla KML".

A teraz krótkie odpowiedzi. Potwierdzam odbiór materiałów od Medarda Kowalskiego z Bydlina — wykorzystamy. Prośby Krzysztofa Głębickiego z Krakowa na razie nie spełnimy, gdyż nie dysponujemy pełnym wyborem — jak tego pragnie korespondent — zdjęć Boeinga-707. Załączone rysunki bardzo nam się podobały. Juliusz S. z Białegostoku (nie podał niestety nazwiska) prosi o zdjęcia i plany samolotu minionej wojny „Maryland", o którym czytał w książce „Ku najjaśniejszej z gwiazd" B. Pomiana. Prośbę tę postaramy się spełnić w najbliższych numerach. I ostatni list, który tu kwitujemy, pochodzi od Leopolda Czubaka z Kłaja, który nadesłał projekt „lotniskowca powietrznego". Wykorzystamy już w numerze następnym.

REDAKTOR KML

KĄCIK FILATELISTY

W 1957 roku obchodziły 25-lecie istnienia eg pskie linie lotnicze, k.óre powstały w 1928 r. Z tej okazji poczta egipska wydała dwa interesujące znaczki, złączone ze sobą, a przedstawiające samoloty oraz napisy w języku arabskim i angielskim „25-lecie lotnictwa wojskowego". Na drugim znaczku „25-lecie linii lotn czych". Kolor znaczków zielony i niebieski.

KARTKI Z HISTORII

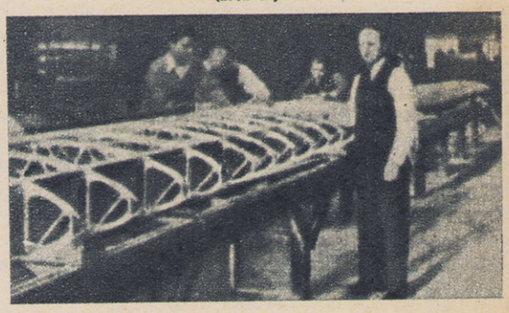
HAUSNER ZGINĄŁ W ROKU 1935

W „Skrzydłach Młodych" z 1.IV.br. (Skrzydlata nr 14) ukazał się krótki życiorys pilota transatlantyckiego Stanisława Hausnera. Podano tam (zgodnie z błędnymi informacjami zawartymi w dotychczasowych publikacjach polskich), że lotnik zginął przy trzeciej próbie przelotu Atlantyku Północnego w roku 1934. Według danych nadesłanych nam przez rodzinę Hausnera z Ameryki dowiadujemy się, że ten bardzo popularny przed ćwierćwiekiem lotnik zginął nie w czasie przelotu transoceanicznego, lecz w katastrofie samolotowej w Detroit, Michigan, USA 18.V.1935 r. O ile w zakupie pierwszego samolotu (który zatonął) pomógł niewymieniony z nazwiska cudzoziemiec, to druga maszyna — na której zginął Hausner — była zakupiona wyłącznie ze składek Polaków Ameryki Północnej.

Za cenne wycinki pism polonijnych oraz pisemne informacje serdecznie dziękujemy p. St. Witwickiej z Jaślik i siostrze lotnika z USA.

(kj)

Stanisław Hausner dozoruje budowy samolotu (1931 r.)



OZNACZENIA SAMOLOTÓW ZAGRANICZNYCH

NAZWY SZWEDZKICH SAMOLOTÓW

System używany w szwedzkich siłach powietrznych odznacza się dużą przejrzystością. Oparty on jest zasadniczo na metodzie stosowanej w amerykańskim lotnictwie armii, jest jednak znacznie bardziej uproszczony. Litera oznacza tu przeznaczenie samolotu, cyfra — kolejny typ w danej kategorii od czasu wprowadzenia tej nomenklatury; dodawana jest czasem jeszcze jedna litera, oznaczająca serię produkcyjną.

Skróty oznaczają:

A — anfallflyig — samolot szturmowy,

B — bombare — bombowiec,

J — jagare — myśliwiec,

P — postflyig — samolot łącznikowy,

S — Spaningflyig — samolot rozpoznawczy

Sk — skulflyig — samolot szkolny,

T — torpedo flyig — samolot torpedowy,

Tp — transportflyig — samolot transportowy.

ZNAKOWANIE SAMOLOTÓW WŁOSKICH

Przed wojną stosowano w lotnictwie włoskim sposób oznaczania samolotów w zależności od zwyczajów firmy produkującej (np. pierwszy wojskowy samolot firmy Reggiane nosił numer 2000), jednak po nazwie firmy często dodawano literkę oznaczającą najogólniejsze przeznaczenia samolotu, np. — C — caccia — myśliwiec, B — bombero — bombowiec, itd. Przykład: Macchi C. 200.

Specjalnością włoską było dodawanie jeszcze jednej lub dwóch liter, będących skrótem nazwiska konstruktora (Breda Ba-88). Jeśli dany typ miał już oznaczenie wojskowe, literę konstruktora umieszczano na drugim miejscu (Fiat CR-42, Fiat BR-20). Sposób ten utrzymał się do dziś. Słynne samoloty ćwiczebne Fiat G. 80, G. 90 itd. są konstrukcjami inż. Gabrielli.

R. S.

KORESPONDENCI

■ Chętnie nawiążę korespondencję z koleżanką lo niczką lub instruktorem szybowcowym. **Ingeborg Schneider** — Zetteri z — Kreis Rochlitz) Sa. Mittweider Str. 9 — NRD.

■ Proszę o przesłanie planu balonu wolnego na ogrzane powietrze. **Wiesław Malejko** — Warszawa. Plan balonu znajdziecie w książce P. Elszteina „Elementarz młodego lotnika". Do nabycia w księgarni MON — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11.

■ Dziękuję za przesłaną mi odpowiedź, a przy okazji donoszę, że aeroklub zobowiązał się u nas założyć modelarnię lo niczą. **Stanisław Kantor** — Czarny Dunajec.

■ Szukam zestawu materiałowego do budowy modelu „Jaskółka". **Sławomir Jagodziński** — Bydgoszcz, ul. Pomorska 1a.

■ Zakupię modele redukcyjne samolotu „Lim-5" i szybowca „ABC". **Józef Żmijewski** — wieś Mianów Wielki, p-ta Mietków, woj. Wrocław.

■ Mogę odstąpić oprawione komplety „Skrzydła i Motor" i „Skrzydlatej Polski" z lat 1945, 1947, 1951 i 1952. **Jerzy Szopiński** — Złocieniec, Osiedle ODM bl. 1/4, woj. Koszalin.

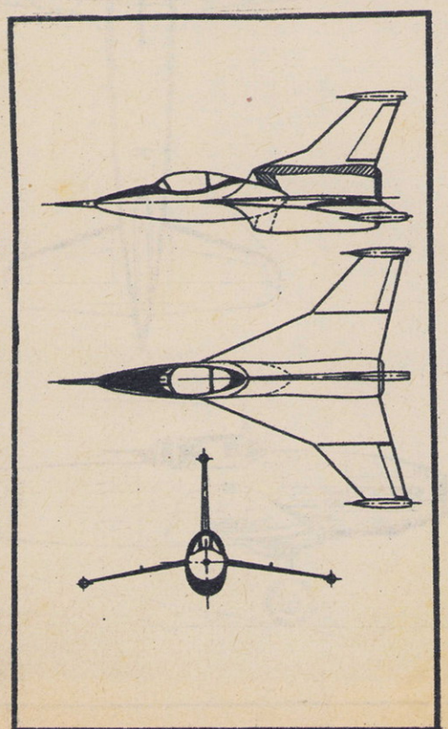
■ Poszukuję planów modeli samolotów RWD-10 i PWS-50 — **Henryk Dębski** — Kraków-Borek Fałęcki, ul. Krochmalniki nr 14.

■ Chętnie nawiążę kontakt listowny z konstruktorami-amatorami. **Z. Kuligowski** — Bydgoszcz, ul. Kilińskiego 1 m 5 (Bielawy).

■ Kolegę **Wiesława Sadłowskiego** z Warszawy proszę o podanie adresu. Chodzi mi o twórcę modeli samolotów, na których walczyli Polacy. Być może znajdziemy wspólne zainteresowania, tak jak nosimy identyczne nazwiska. **Zdzisław Sadłowski** — Elbląg, ul. Beniowskiego 4.

Konstruktor LOTNICZY

Józef Leniec ze Szczecina proponuje takie rozwiązanie myśliwca o napędzie mieszanym. Start pionowy. Prędkość co najmniej dwukrotnie większa od dźwięku. Sylwetka dość oryginalna, ale i nie nowa.



BIBLIOTEKA młodego lotnika

PIERWSI LUDZIE NA KSIĘŻYCU — H. G. Wells. Tłumaczył z angielskiego W. Chwalewik. Okładkę i obwolutę projektował A. Stefanowski. Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1959 r. Nakład 20 000 + 253 egz. Str. 260. Cena zł 15.

Jedna z najbardziej znanych powieści słynnego pisarza angielskiego, rzecznika postępu kulturalnego i reform społecznych. „Spośród opowieści fantastycznych, jakie Księżyc podszepnął ludziom nowoczesnym — napisał znakomity znawca literatury angielskiej prof. Chwalewik — ta jest najpiękniejsza. Jedno z niewątpliwych wczesnych arcydziełek muzy wellsowskiej, niedoskonałe, jak wszystkie najlepsze utwory tego pisarza, ale urocze i nie dające się zapomnieć. W światowym dorobku powieści o podróżach międzyplanetarnych opowiadanie Wellsa jest dziś już niewątpliwie jedną z pozycji najbardziej klasycznych, dzięki literackim zaletom. Utorowała sobie w niej drogę ku nowym światom twórcza fantazja, czerpiąca przy tym podniety z dorobku nauk ścisłych. Powieść, parokrotnie już przerabiana i tłumaczona, teraz dopiero jednak udostępniona zostaje Czytelnikom polskim w całości, włącznie z pięcioma rozdziałami ostatnimi".

Wynalazca Cavor, dzięki pomysłowi, którego tajemnice tylko on posiada, dotarł z początkującym literatem Bedfordem na Księżyc. Następuje tam pełen niesamowitości opis przyrody księżycowej i istot tam zamieszkałych — Selenitów. Obaj odkrywcy błądzą po Księżycu, nie mogą odnaleźć pojazdu powietrznego i tracą ze sobą kontakt. Bedford odnajduje wreszcie „kulę" i — przekonany, że Cavor zginął — wraca w niej na Ziemię. Po pewnym czasie jednemu z uczonych udaje się złapać komunikaty Cavora z Księżyca. Dowiadujemy się z nich o „fantastycznych" jego przygodach, o organizacji i olbrzymich osiągnięciach technicznych Selenitów. Komunikaty nagle urywają się, gdy Cavor zaczyna opowiadać o dziejach ludzkości na Ziemi, żądzy podboju Ziemian i o tym, że on jeden posiada tajemnicę komunikacji międzyplanetarnej.

Ta fantastyczna powieść napisana w roku 1901 nabiera szczególnej aktualności dzisiaj, w epoce sputników i zapewne niedalekiej już realizacji marzenia o lądowaniu na Księżycu.

J. Kownacki

JAK ZDOBYLIŚMY PUCHAR?

JAN TOMASZEWSKI

HISTORIA zdobycia pucharu sięga roku 1957, gdy na Gocławiu na mistrzostwach Polski po raz pierwszy zdobyliśmy puchar. Zdobyliśmy — ale kto? Tutaj kilka słów wyjaśnienia. Od kilku lat ekipy Aeroklubu Śląskiego składały się z modelarzy aeroklubu i z modelarzy Pałacu Młodzieży im. B. Bieruta w Katowicach. Tak też i tym razem startowali koledzy: Antoni Kozłowski i Andrzej Rachwał z Pałacu oraz Rajmund Kudełko z aeroklubu. Po zakończeniu konkurencji okazało się że ekipa znalazła się na pierwszym miejscu. Kozłowski zajął II miejsce wynikiem 152,5 km/h, Kudełko — III, a Rachwał — V. I tak puchar po raz pierwszy powędrował do Katowic.

Drugi raz — w Szczecinie w 1958 roku Stanisław Skotniczy z aeroklubu zajmuje I miejsce, a Rachwał z Kozłowskim dzielą się po bratersku drugim. Skotniczy miał 150 km/h, Rachwał i Kozłowski po 148,5 km/h. Znów puchar wrócił na półkę do Aeroklubu Śląskiego.

Wreszcie w bieżącym roku — znów na Gocławiu po zaciętej walce mistrzem Polski zostaje Andrzej Rachwał z Pałacu (152,5 km/h), III miejsce zajmuje Skotniczy z aeroklubu, a jego kolega Stefan Witosza zajmuje VIII miejsce wynikiem 126,7 km/h.

Tym samym ekipa zdobyła po raz trzeci puchar na własność. Zdobi on lokal Aeroklubu Śląskiego, a na jego tylnej ścianie widnieje napis: „Puchar zdobyty został przez ekipy złożone z modelarzy Aeroklubu Śląskiego oraz Pałacu Młodzieży im. B. Bieruta w Katowicach".

Na zakończenie trochę danych statystycznych:

Modele. Wszystkie modele konstrukcji normalnej — z tym, że w roku 1957 budowane wg starego regulaminu FAI (małe modele — stąd lepsze wyniki). Jedynie modele Rachwała miały metalowe (dural.) spody kadłubów.

Z zapału, z jakim w chwili obecnej przygotowują się śląscy modelarze sądzę, że w następnym roku na mistrzostwach zobaczymy znów piękną braterską współpracę i walkę o nowe zwycięstwo dla Aeroklubu Śląskiego.

Silniki

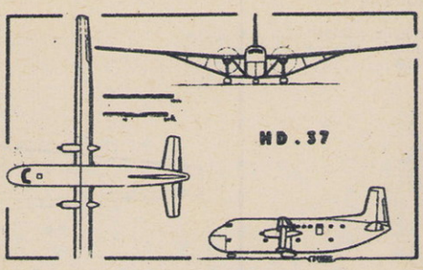
Rachwał — własny żarowy.

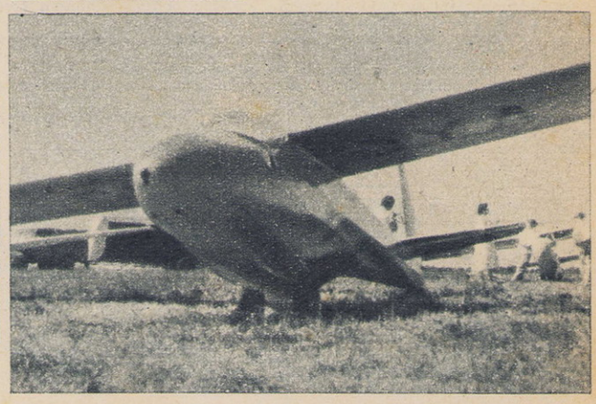
Skotniczy — własny — samozapłon.

Rok	Model. Pał.	Mł.	Pkt.	Model. Aer.	Śl.	Pkt.	Razem
1957	Kozłowski	9		Kudełko	8		
	Rachwał	6					23
1958	Kozłowski	9		Skotniczy	10		
	Rachwał	8					27
1959	Rachwał	10		Skotniczy	8		
				Witosza	3		21
	Razem:	42		Razem:	29		

CIEKAWY SAMOLOT

Wśród projektów najnowszych samolotów wyróżnia się oryginalnością HD-37 konstrukcji Francuza Maurice Hurel. Samolot przeznaczony ma być do komunikacji i przewozu towarów. Zabiera na pokład 24 pasażerów. Rozpiętość skrzydeł — 46,35 m, wydłużenie — 21, ciężar całkowity 23 200 kG. Prędkość max. — 390 km/h. 2 silniki Rolls-Royce — 2 100 KM. Samolot ten jest dalszym rozwinięciem znanego HD-34.





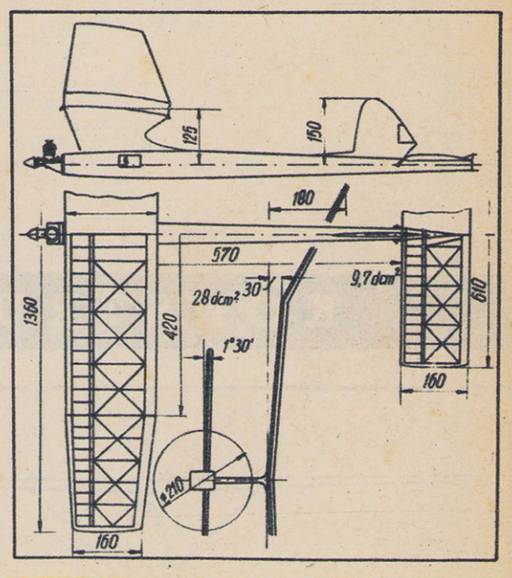
Ludwik Skurski z Warszawy nadesłał nam dwa zdjęcia, z których jedno reprodukujemy. Przedstawia ono szybowiec niemiecki „Zugvogel" na mistrzostwach w Lesznie 1958 r. Jest to raczej zdjęcie fragmentu. Szkoda, że niebo jest zbyt jasne i nie widać przez to osłony kabiny.

DWA CIEKAWE MODELE Z MISTRZOSTW EUROPY

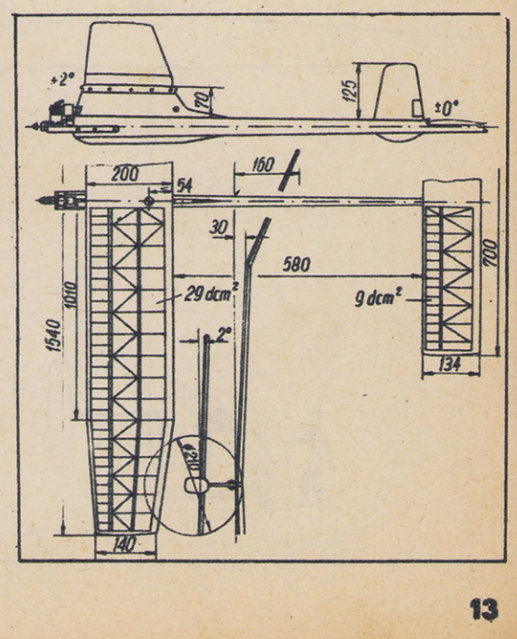
NA tegorocznych zawodach o mistrzostwo Europy, jakie odbyły się w ZSRR — drugie i trzecie miejsce zajęli modelarze radzieccy Wierbicki i Pietuchow. Niżej podajemy plany modeli obu konstruktorów.

Model Wierbickiego uzyskał wynik 900 + 209 sek. Silnik MK-12-B, ciężar całkowity 820 G, profil skrzydeł B-8356, profil usterzenia własny 7%. Kąt nastawienia płata 2,5°. Kąt nastawienia usterzenia wysokości 0°. Skok śmigła 115 mm.

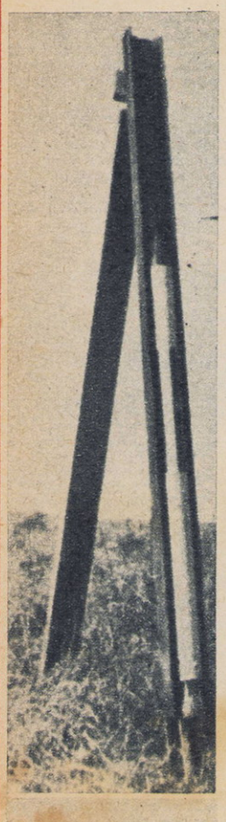
Model Pietuchowa ma ciekawie rozwiązany kadłub. Boczny obrys kadłuba wycięty jest z blachy elektronowej grubości 2 mm, w tylnej części ażurowej. Oprofilowanie — balsa grubości 15 mm. Silnik 2,5 cm³ własnej konstrukcji — 13 500 obr/min. Śmigło: średnica 210 mm, a skok 110 mm. Ciężar całkowity 780 G. Pietuchow uzyskał wynik 900 + 203 sek. (lp)



Powyżej model Wierbickiego, niżej model Pietuchowa.



JESZCZE O RAKIETACH — nie tylko dla modelarzy



GRUDNIOWY numer brytyjskiego miesięcznika „Aero Modeller" przynosi ciekawy artykuł P. Chapmana o modelarstwie rakietowym w Anglii. Ponieważ artykuł ten potwierdza w pełni tezy zawarte w publikacjach mgr inż. J. Walczewskiego (patrz „Skrzydlata" nr nr 46—50), podajemy go w streszczeniu. Sądzimy, że pomoże on w pewnym stopniu rozwiązać sprawy rakietnictwa u nas.

W styczniu bieżącego roku w Brighton powstała grupa entuzjastów budowy modeli i rakiet. Program prac obejmował: budowę małej rakiety długości 600 mm, balonu wolnego z wyposażeniem badawczym oraz budową modeli napędzanych silnikiem rakietowym. Jedna z rakiet osiągnęła wysokość rzędu 2 000 m przy prędkości startowej około 420 km/h (paliwa tej rakiety nie ujawniono). Inny typ rakiety ze skośnymi drewnianymi skrzydłami waży około 55 kG i zaopatrzony jest w aparat fotograficzny, termometr, wysokościomierz i przyśpieszeniomierz. W głowicy umieszczono spadochron do bezpiecznego lądowania aparatury. Prędkość startowa 640 km/h. Start tej rakiety nastąpił z wyrzutni ustawionej pod kątem 80°. Lot rakiety odbył się nad morzem. To byłyby najważniejsze prace grupy z Brighton skupiającej specjalistów różnych dziedzin. Godne uwagi są słowa P. Chapmana kończące wspomniany artykuł: „...zanim rozpoczniesz starty, pamiętaj, że wielu młodych ludzi przepłaciło życiem tego rodzaju eksperymenty. Twój pierwszy eksperyment będzie równocześnie — ostatnim...".

A oto jeszcze kilka ostrzeżeń autora artykułu skierowanych do „entuzjastów" rakietnictwa:

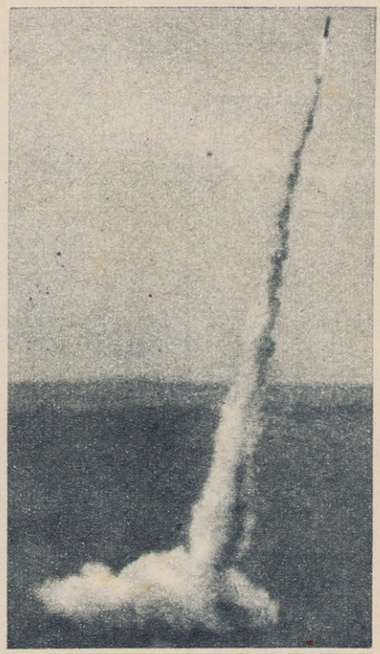
Nie używaj paliw płynnych. Nie używaj prochu, chlorków ani nitratów do napędu. Nie ustawiaj rakiety pionowo do startu.

Z kolei autor podaje warunki jakim powinien odpowiadać człowiek mający zamiar zajmować się rakietnictwem i rady praktyczne:

1. Wiek ponad 21 lat, 2. Poniżej 21 lat konieczne jest pisemne zezwolenie rodziców, 3. Stosuj tylko stal do budowy rakiet, 4. Stosuj tylko zapłon elektryczny, 5. Ze względu na bezpieczeństwo nie działaj bez osłony i tylko w odległości około 120 m od wyrzutni, 6. Doświadczenie wykonuj tylko w miejscach dozwolonych, po uprzednim zgłoszeniu eksperymentu u władz.

Zanim sprawami rakietnictwa nie zajmą się odpowiedzialne za to czynniki (może PTA?), przestrzegamy jeszcze raz wszystkich naszych Czytelników przed wszelkimi próbami w tym kierunku.

(lp)



Z lewej — rakieta na wyrzutni. Powyżej — start. Foto: Aero Modeller

YS-11 ● JAPONIA

SZEREG znanych firm lotniczych w Japonii rozpoczęło wspólnymi siłami budowę samolotu transportowo-komunikacyjnego krajowej konstrukcji. W opracowaniu projektu wzięło udział kilku sławnych konstruktorów i naukowców japońskich. Produkcję samolotu ma podjąć nowoutworzona wytwórnia Nippon Ryokakuki Seizo Kaiska (Japońska Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego). Samolot jest przeznaczony do obsługi komunikacji wewnątrzkrajowej na wyspach japońskich. Jest on przystosowany do krótkiego startu i lądowania na niewielkich japońskich lotniskach.

YS-11 (Yosuki Sekkei — projekt transportowy) jest dwusilnikowym wolnonośnym dolnopłatem.

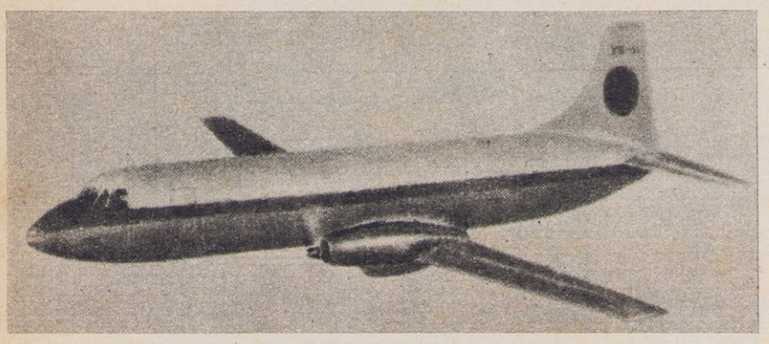
Skrzydło o dużym wydłużeniu i niskim obciążeniu powierzchni zaopatrzone jest w klapy dwuszczelinowe na większej części rozpiętości. Przewiduje się również w przyszłości zastosowanie klap z nadmuchem. Na górnej powierzchni skrzydła zastosowano spoilery w celu obniżenia wyporu podczas dobiegu (zwiększony nacisk na koła). Profil laminarny o procentowości 16—12%.

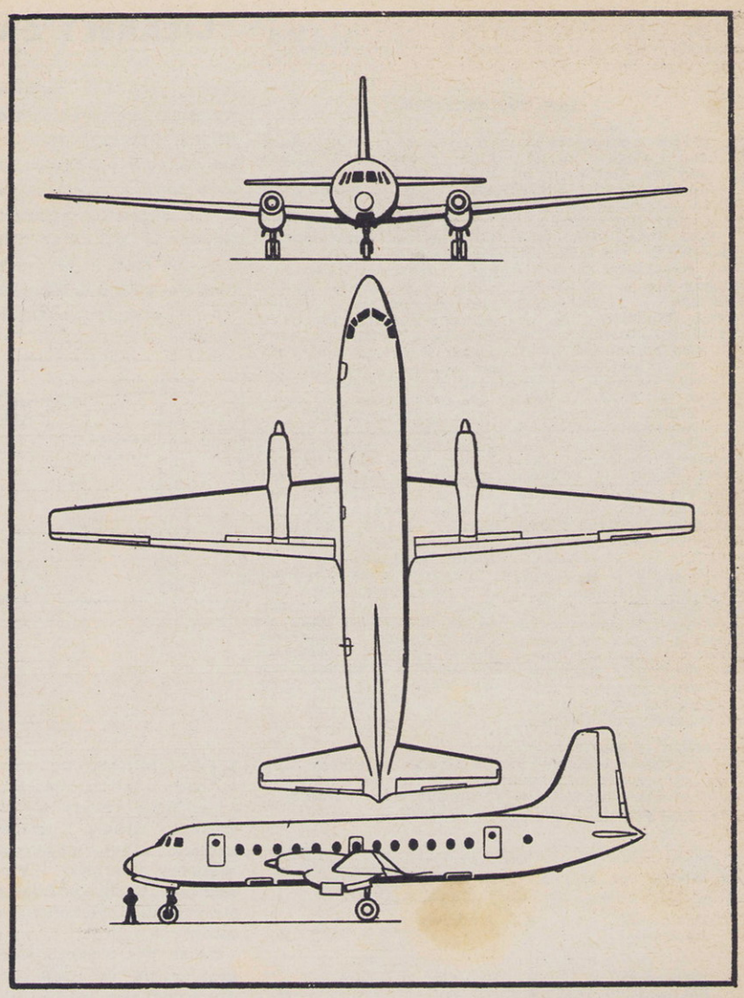
Kadłub o przekroju kołowym mieści ciśnieniową kabinę pasażerską na 40—60 miejsc. Drzwi wejściowe z przodu i tyłu kabiny.

Usterzenie wolnonośne o układzie konwencjonalnym.

Podwozie trzyzespołowe. Główne zespoły dwukołowe, chowane w gondole silnikowe, koła przednie chowane w kadłub.

Do napędu samolotu zastosowano dwa silniki turbośmigłowe Rolls-Royce „Dart" RDa 10 (produkcji angielskiej) o mocy efektywnej 2 660 KM każdy. Śmigła czterołopatowe o powiększonej średnicy. Zbiorniki paliwa w skrzydłach. (JŚ)

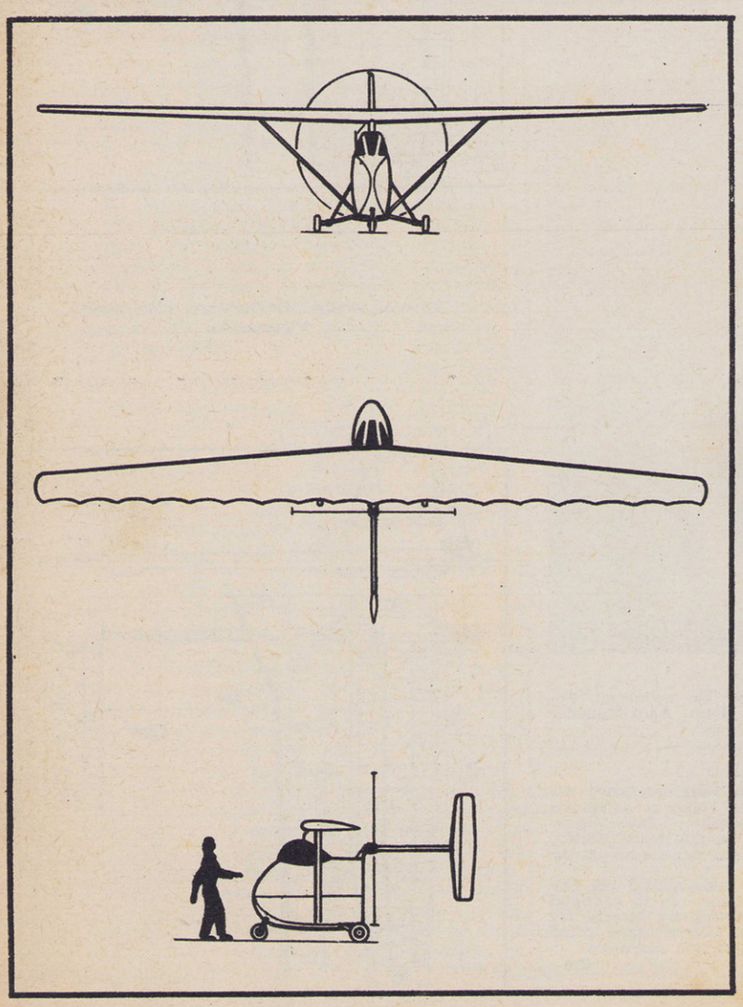




DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	32,00 m	Prędkość przelotowa (H = 6 000 m)	—	520 km/h
Długość	—	26,50 m	Prędkość ekonomiczna (H = 6 000 m)	—	490 km/h
Wysokość	—	9,35 m	Prędkość wznoszenia	—	7,8 m/sek
Powierzchnia nośna	—	94,9 m²	Pułap	—	9 300 m
Wydłużenie	—	11	Zasięg	—	1 700—2 400 km
Ciężary:					
Ciężar własny	—	14 160 kG			
Ciężar całkowity (startowy)	—	22 450 kG			
Obciążenie powierzchni	—	236 kG/m²			
Obciążenie mocy	—	4,2 kG/KM			

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



DAN PERKINS ● WIELKA BRYTANIA

IDEA mięśniolotu, tzn. samolotu poruszanego siłą ludzkich mięśni, zaczyna znów odżywać. Jednym z budowanych obecnie mięśniolotów jest niezwykle ciekawy samolocik zbudowany w Anglii przez Dan Perkins'a.

Konstruktor dla uzyskania sukcesu dąży wszelkimi siłami do zmniejszenia ciężaru konstrukcji samolotu, co mu się zresztą udało: ciężar samolotu w locie wynosi zaledwie 90 kG(!). Trzeba tu jednak nadmienić że pilot, którym jest sam konstruktor, waży tylko... 55 kG.

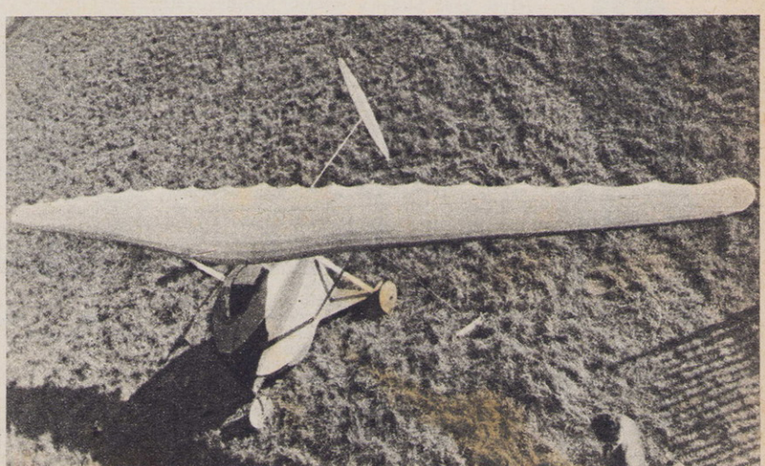
Mięśniolot Dan Perkins'a jest górnopłatem. Skrzydło wykonane jest z nadmuchanych rur z gumowanego płótna, które stanowią strukturę nośną. Na tych rurach opierają się lekkie żeberka, obciągnięte po wierzchu cienkim płótnem. Skrzydło przymocone jest do kadłuba dwoma zastrzałami i dużą ilością cienkich linek (nie pokazanych na rysunku).

Bardzo krótki kadłub zbudowany jest z rur duralowych i obciągnięty płótnem. Wejście... od spodu kadłuba.

Usterzenie pionowe umieszczone na końcu długiej belki rurowej, która stanowi równocześnie wał śmigła pchającego. Brak usterzenia wysokości i lotek. Sterowanie wysokości odbywa się przez zmianę kąta natarcia skrzydeł.

Napęd śmigła nożny, rowerowy.

Podwozie składa się z trzech lekkich kółek szprychowych, opłótnianych dla zmniejszenia oporu. Golenie nie amortyzowane.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	12 m	Obciążenie powierzchni	—	10 kG/m²
Powierzchnia nośna	—	9,3 m²	Prędkość oderwania się od ziemi	—	35 km/h
Ciężary:					
Ciężar własny	—	35 kG			
Ciężar w locie	—	90 kG			

SYTUACJA SPRZĘTOWA W LOTNICTWIE POLSKIM W ROKU 1939

JERZY B. CYNK

Prawo przedruku za granicą zastrzeżone przez autora

• 5 •

Zamówienie produkcyjne na „Żubra" wydaje się bezcelowym zmarnowaniem pieniędzy. Budowa tylko 15 sztuk wielkiego samolotu nie może być nigdy ekonomiczna i nie znajduje żadnego uzasadnienia. „Łoś", bombowiec w tej samej kategorii, o doskonałych osiągach i całkowicie udany, był wówczas wytwarzany w dużych seriach. Zamówienie więc kilku maszyn innego typu, i to do tego wątpliwej jakości, do dokładnie tych samych celów — było kosztowną ekstrawagancją, przynoszącą tylko szkody, objawiające się w utrudnieniu obsługi, utrzymania i konserwacji sprzętu.

Projekt P-37 „Łoś", przygotowany przez inż. Dąbrowskiego, powstał w r. 1934. W połowie 1936 r. oblatano pierwszy prototyp P-37/I, a następnej wiosny drugi, P-37/II, z podwójnym usterzeniem kierunkowym i posiadający niektóre cechy, a więc przede wszystkim mocniejsze silniki Pegasus XX, późniejszej głównej wersji produkcyjnej „B". Samolot wszedł do produkcji i łączne zamówienie wynosiło 180 sztuk. Pierwsza seria 30 maszyn, wersja „A", posiadała Pegasusy XII, po 875 KM każdy. Ze względu na kłopoty z podwójnym sterem kierunkowym, próbowanym na P-37/II, kilka pierwszych „Łosi A" miało stery pojedyncze, podobne do P-37/I. Przekonstruowany podwójny ster kierunkowy zabudowano na trzecim produkcyjnym „Łosiu A", który stał się egzemplarzem pokazowym i wystawiany był w Belgradzie i Paryżu. Prototypy proponowanych wersji eksportowych „C" i „D", z silnikami Gnome-Rhone 14NO lub 14N-20/21, próbowane były w r. 1938 i jeden z nich demonstrowany był później w Turcji.

Kontynuując rozwój konstrukcji, inż. Dąbrowski opracował w latach 1937/8 ewolucyjny typ bombowy na silniki gwiazdowe po 1200—1600 KM każdy, który otrzymał nazwę „Miś". Samolot ten zapowiadał się jako najcięższej uzbrojony dwusilnikowy bombowiec świata. W dodatku do podwójnych k-mów w nosie i pod brzuchem; posiadał on ciężką wieżę grzbietową, obracaną o 360°, chowaną w kadłub, w której przewidywano zamocowanie działa 37 mm Hispano-Oerlikon i 2—4 k-mów, lub 6 sprzężonych k-mów. Obok szeregu drobniejszych zmian konstrukcyjnych i przeduženia tylnej części kadłuba dla pomieszczenia wzmocnionego uzbrojenia, „Miś" miał inaczej opracowane podwozie; goleń jego łamała się do przodu, wprowadzając koła tuż za silnik. Prototyp samolotu i wieży był w budowie, rozpoczęcie prób w locie przewidywano na wiosnę 1940. Byłby to godny następca „Łosia" w produkcji i służbie.

Dostawy „Łosia A" rozpoczęły się jesienią 1938 r., a „Łosia B" w początkach roku następnego. Z wejściem ulepszonej wersji „B" do jednostek, „Łosie A" otrzymały pełne dwustery i przeszły do treningu załóg. W przeciwieństwie do „Żubra", dogadzającego użytkownikowi przestronnym rozplanowaniem wnętrza, „Łoś" był planowany pod kątem maksymalnej doskonałości aerodynamicznej, uzyskując dzięki temu znakomite osiągi. Maszyna ta, o bezkonkurencyjnie małych, jak na samolot tej klasy, wymiarach, nie miała w chwili wejścia do służby równej sobie, pod względem udźwigu i prędkości. Rozległy się jednak głosy krytyczne, że samolot w wersji bojowej nie posiada pełnego dwusteru (nigdzie zresztą w bombowcach dwusilnikowych nie stosowanego), ma ciasne wnętrze i słabe uzbrojenie obronne. Były to zarzuty nieuzasadnione. Każdy samolot jest kompromisem między sprzecznymi wymaganiami i uzyskuje doskonałość w jednej dziedzinie kosztem umiarkowanego upośledzenia w innych. Ciasnotę wnętrza „Łosia" wyrównywały z nawiązką doskonałe osiągi, podnoszące równocześnie automatycznie obronność maszyny. Podobno te urojone „wady" stały się przyczyną dla której nowy dowódca lotnictwa, gen. Kalkus, zarządził zatrzymanie produkcji „Łosia" na 105 sztukach. Ponieważ samolot był wówczas w pełnej produkcji i więcej „Łosi" było już zaawansowanych w budowie, po targach zdecydowano liczbę tę podnieść ostatecznie do 130 sztuk. Decyzja ta, otwierająca próżnię w dostawach samolotów bombowych, nawet w czasach pokoju nie byłaby rozsądną, w przededniu oczywistej wojny była wprost sabotażem.

Tak więc na kilka miesięcy przed wojną planowano kompletne zaprzestanie w jesieni 1939 r. produkcji „Łosia", najlepszego samolotu w arsenale polskiego lotnictwa, nie mając nic, co mogłoby zastąpić jego miejsce — „Miś" nie mógł być wtedy jeszcze gotów do produkcji; dostawy jego mogły się rozpocząć w najlepszym wypadku w roku 1942. Spodziewano się wprawdzie 100 jednosilnikowych lekkich bombowców Fairey „Battle" z Anglii i liczono na przybycie 5 eskadr dwusilnikowych Amiotów 143M Armée de l'Air z francuskimi załogami, na które lotniska i obsługa ziemna czekały na próżno. Konkretne obietnice tej pomocy, która się i tak nie zmaterializowała, uzyskano jednak tuż przed wojną, długo po zrezygnowaniu z produkcji „Łosia". Oba te typy pozostawały daleko za nim w tyle. Amiot był beznadziejnie przestarzały, a osiągi jego o wiele niższe nawet od „Żubra". „Battle", po olbrzymich stratach we Francji" w r. 1940, uznany został za nienadający się do użytku bojowego i wycofany z linii.

Lotnictwo towarzyszące (obserwacyjne)

Podstawowym typem w służbie w tej kategorii był Lublin R-XIII i „Czapla". R-XIII, konstrukcji inż. Rudlickiego, ma historię bardzo długą i dobrze znaną. Samolot ten, rozwinięty z R-X, oblatany został w 1930 r. i produkowany był w wielu odmianach. Ostatnia jego seria, z mocniejszym rodzimym silnikiem G.1620A „Mors I", zbudowana była w LWS (z licencji nieistniejącej już wówczas firmy Plage i Laśkiewicz) w r. 1936, w miejsce „Czapli", która uległa poważnemu opóźnieniu. Pierwsze wersje, wchodzące do służby we wczesnych latach trzydziestych, były wg ówczesnych wymagań na doskonałym poziomie. W chwili wybuchu wojny wszystkie R-XIII były już jednak całkowicie przestarzałe.

W r. 1934 D.W.L. opracował następcę R-XIII, RWD-14 „Czaplę". Pierwszy prototyp, zbudowany w r. 1935, uznany został za niespełniający wymagania. Drugi, próbowany rok później, rozleciał się przy próbie maksymalnej prędkości, trzeci, miał podobny wypadek w r. 1937. Dopiero czwarty prototyp ukończył pomyślnie wszelkie próby w r. 1938 i seria 65 sztuk została wówczas zamówiona. Samoloty te zostały zbudowane przez LWS (z licencji D.W.L.) zimą 1938/9. Produkcja ukończona została 28.2.1939 i przy jej maksymalnym nasileniu zakłady wypuszczały jedną „Czaplę" dziennie.

„Czaplę" zastąpić miała LWS-3 „Mewa". Samolot ten opracowany został w latach 1936/7 przez inż. Teisseyre, szefa biura konstrukcyjnego LWS i — wbrew powszechnemu mniemaniu, mającemu źródło w Salonie Paryskim, gdzie wszystkie samoloty fabryk państwowych wystawione były pod wspólną firmą Państwowych Zakładów Lotniczych — nie miał on nic wspólnego z PZL. Pierwszy prototyp oblatany został wiosną 1938 r., następnie, po wprowadzeniu drobnych poprawek, ukazał się na wystawie w Paryżu. Drugi prototyp posiadał dla polepszenia obstrzału do tyłu opuszczane w dół usterzenie kierunkowe obsługiwane ręcznie. Urządzenie to zostało z powodzeniem wypróbowane w locie i było przewidywane dla samolotów seryjnych. Wymagało ono jednak przeróbki w maszynach produkcyjnych a ponieważ czas naglił, ostatecznie go nie zastosowano. (Opuszczane usterzenie kierunkowe, wynalazek inż. Teisseyre, zostało po raz pierwszy wypróbowane na R-XIII). Trzeci prototyp, oblatany w jesieni 1938, miał wlot powietrza nad pierścieniem osłony silnika i stanowił wzorzec produkcyjny dla „Mew A", których zamówiono 200. Samolot ten był w pełnej fabrykacji i 40 maszyn pierwszej serii było prawie ukończonych w chwili wybuchu wojny; brakło im śmigieł, przyrządów i wyposażenia. 2 czy 3 „Mewy" produkcyjne dotarły ostatecznie do walczących jednostek w połowie września. Resztę zniszczyli na ziemi pracownicy fabryki, kiedy nadchodzili Niemcy. Tempo produkcyjne jeden samolot dziennie miało być osiągnięte pod koniec 1939 r.

„Mewa" miała być również budowana dla Bułgarii. W kwietniu 1939 r. podpisano w Sofii kontrakt na 60 sztuk. Wersja ta, „Mewa B", miała być zaopatrzona w silnik Fiat R 74, mocy 860 KM. W r. 1939 opracowano także studium wersji rozwojowej, LWS-7 „Mewę 2". Samolot ten posiadał nowe skrzydło, o dużym wydłużeniu i o zmiennej cięciwie i grubości, i kadłub o lepszej formie aerodynamicznej. Początkowo miał on być także zaopatrzony w silnik „Mars", przewidywano jednak późniejsze zainstalowanie silnika 900 KM. Prędkość maksymalna wynosić miała 400—420 km/h. Cała dokumentacja tej maszyny została zabrana przez naczelnego dyrektora LWS, inż. mjr. Sipowicza, do Rumunii i złożona w ambasadzie polskiej w Bukareszcie. Żywił on bowiem nadzieję, że samolot uda się może budować dla jednostek polskich, później w czasie wojny w Bułgarii.

Inne rodzaje lotnictwa

Dla skompletowania obrazu warto jeszcze wspomnieć nowe typy szkolne, będące w przygotowaniu w ostatnim okresie przed wojną i lotnictwo morskie. PWS specjalizowało się w samolotach szkolnych dla wojska i biuro konstrukcyjne tej fabryki opracowało nowy typ maszyny podstawowego szkolenia o układzie dolnopłata wolnonośnego, który typowano na następcę RWD-8. W klasie bardziej zaawansowanej zbudowano i wypróbowano dwa prototypy treningowo-akrobacyjnego PWS-35 „Ogara", będącego ostatecznym rozwinięciem długiej linii dwupłatów PWS, której najpopularniejszym reprezentantem był PWS-26. Pierwszy prototyp „Ogara", oblatany w połowie 1938 roku, wykazał się poprawionymi w stosunku do już doskonałego PWS-26 własnościami akrobacyjnymi. Zbudowano także dwa prototypy treningowca operacyjnego PWS-33 „Wyżła" (który, podobnie jak „Mewa", niesłusznie przypisywany jest PZL'owi). Samolot ten mógł być w wypadku zagrożenia używany jako lekki bombowiec pomocniczy. Do podobnych zadań przewidziany był także drugi model dwusilnikowy, PWS-40, którego prototyp ukończony był przed wojną. O ile wiadomo, żaden z tych samolotów nie był jeszcze zamówiony do produkcji seryjnej.

Lotnictwo morskie, podporządkowane Dowództwu Marynarki Wojennej, składało się z 46 wodnopłatów, będących zbieraniną różnych typów, które przedstawiały wartości już tylko muzealne. Najnowszym modelem w tym wiekowym gronie były różne warianty pływakowego R-XIII, inne modele, łącznie z kilku Lublinami R-VIII, pochodziły z lat dwudziestych. Marynarka interesowała się dwusilnikowym samolotem torpedowym od dłuższego czasu. W r. 1935 wypróbowano w Pucku prototyp dwusilnikowego dwupłata pływakowego, Lublin R-XX, konstrukcji inż. Rudlickiego, maszyna ta nie została jednak zamówiona do produkcji. Później rozpatrywano pływakowe studium „Żubra", LWS-5. Projekt ten zarzucono, a w jego miejsce zdecydowano zakupić we Włoszech 6 Cantów Z-506B. Pierwszy z nich odebrany został przez polską załogę w ostatnich dniach sierpnia 1939 r. i przyleciał do Pucka. Amunicja do jego karabinów z Włoch jeszcze nie nadeszła i samolot nie wziął udziału w akcji. Po ewakuowaniu w głąb lądu w początkach września, maszyna została zniszczona na Wiśle przez samoloty niemieckie.

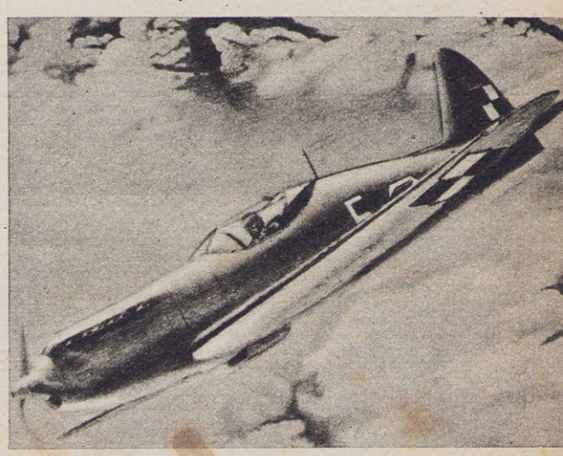
W 1939 r. marynarka wypróbowała z dobrym rezultatem prototyp szkolno-łącznikowej amfibii Nikol A-2 z silnikiem pchającym, zbudowanej w warsztatach Morskiego Dywizjonu Lotniczego. Większa, dwusilnikowa amfibia Nikol A-4 i lekki torpedowiec pływakowy z dwoma silnikami „Mars", RWD-22, były w studiach w chwili wybuchu wojny. Jedynymi konkretnie zamówionymi do służby nowymi samolotami były jednak tylko Canty Z-506B.

Reasumując całą sytuację stwierdzić trzeba, że po zmianach dokonanych w programach produkcyjnych w r. 1939, szanse na lepszy sprzęt istniały tylko w kategorii lotnictwa liniowego i towarzyszącego. W dziedzinach najistotniejszych, w lotnictwie myśliwskim i bombowym, realnych perspektyw poprawy sytuacji sprzętowej do końca 1941 r. nie było. Przeciwnie, w stosunku do naszych sąsiadów, uległaby ona niewątpliwie pogorszeniu. Tak więc czteroletni plan rozbudowy lotnictwa w formie orginalnej, był całkowitą mrzonką. Jest również wątpliwe czy wszystkie jego postulaty można było w nowych warunkach osiągnąć, nawet przy rozciągnięciu go na sześć lat, tj. do końca 1943 r., jak później proponowano.

IV. Sytuacja w przemyśle

Przemysł lotniczy, zatrudniający w 1939 r. łącznie ok. 13.000 ludzi, rozpoczął swój żywot wraz z odrodzeniem Państwa. Początki były nader skromne: warsztaty, zaczynające od licencyjnej budowy modeli włoskich, francuskich, a także czeskich. Objęcie władzy przez Rayskiego pociągnęło za sobą szybką ekspansję fabryk i przejścia na produkcję typów rodzimych. Zwrot ku konstrukcjom własnym miał, obok względów prestiżowych, oczywiste zalety praktyczne; pozwalał na rozwinięcie najlepiej do specyficznych potrzeb kraju dostosowanego sprzętu, wyselekcjonowanie do produkcji najbardziej zaawansowanych i nadających się do ewolucji projektów i wejście do służby modeli wybranych przynajmniej 2—3 lata wcześniej, niż byłoby to możliwe w wypadku budowy ich odpowiedników z licencji.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Ostatni polski projekt samolotu myśliwskiego, konstrukcji inż. Dąbrowskiego, który miał przywrócić polskiemu lotnictwu utraconą równorzędność z innymi w kategorii maszyn myśliwsk.ch. Prototyp miał latać w sierpniu 1940 r. Foto autora

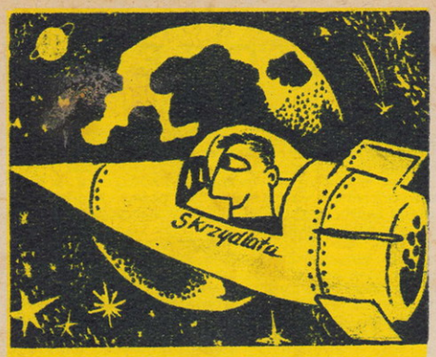
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ
WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

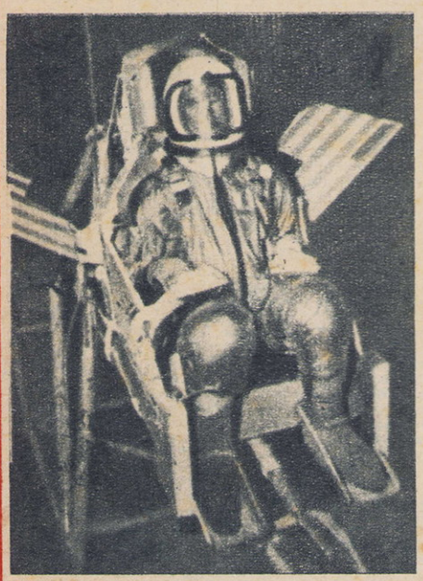
Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 10.XII.1959 R. Zam. 7171/C W-46



RAKIETĄ PO ŚWIECIE

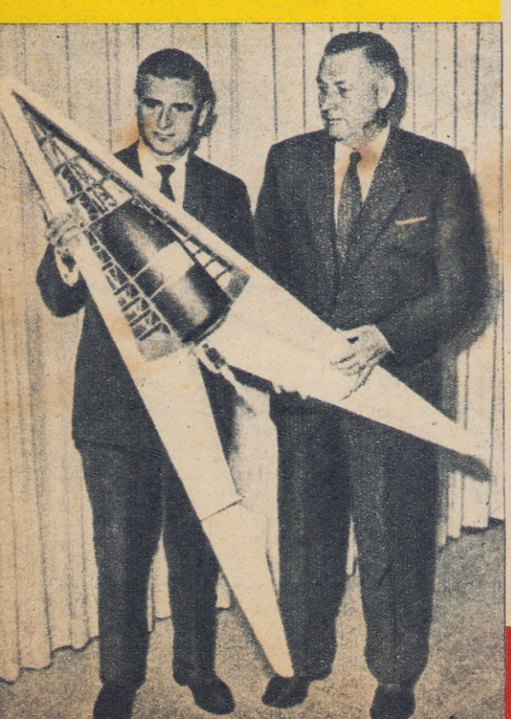
USKRZYDLONY FOTEL



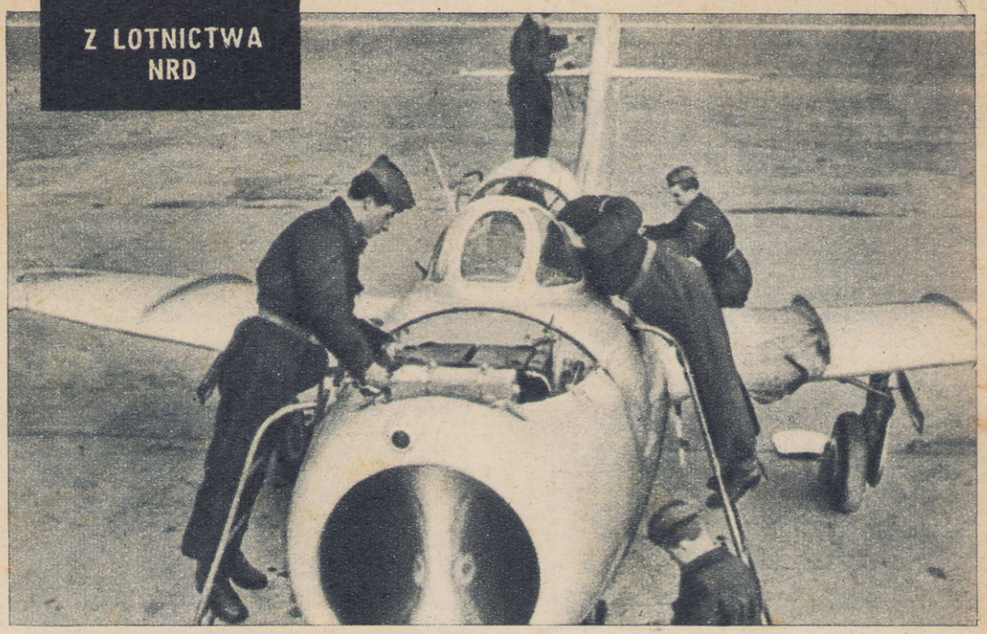
W takim oto fotelu wyrzucanym siedzi pilot amerykańskiego samolotu doświadczalnego o napędzie rakietowym X-15. Dla ustatecznienia lotu, po oddzieleniu się od samolotu, fotel wyposażony jest w dwa skrzydła.

RAKIETA ROKU 1965

W powodzi projektów statków do podróży międzyplanetarnych wyróżnia się pomysł dwóch Anglików — B. Monesmith'a i R. Wendahl'a — którzy prezentują model tego rodzaju pojazdu rakietowego z załogą ludzką. Rakieta ta, wg ich obliczeń, mogłaby być użyta w roku 1965.



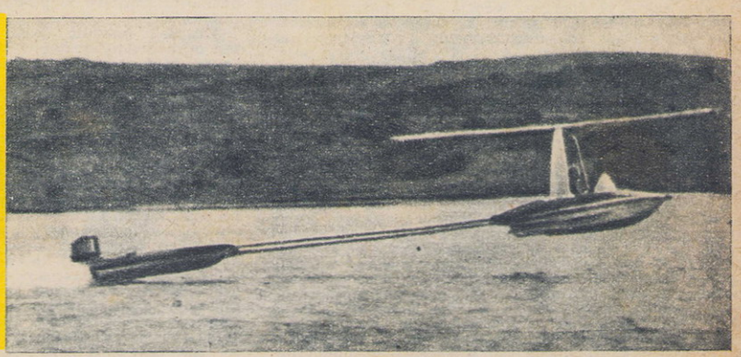
Z LOTNICTWA NRD

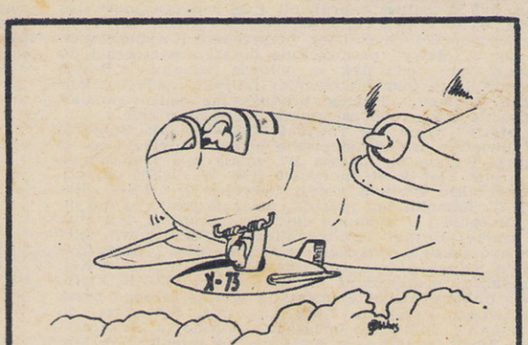


Mechanicy i technicy uzbrojenia kontrolują dokładnie samolot przed startem. Wkrótce zjawi się „ich" pilot i przejmie od nich maszynę, aby wykonać kolejny lot ćwiczebny.

Rzadko spotykana kombinacja

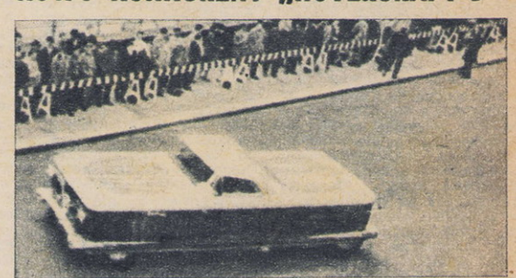
W Kalifornii wynaleziono bardzo pomysłową kombinację motorówki z wiatrakowcem łodziowym. Motorówka płynąc z prędkością około 40 km/h połączona jest sztywnymi prętami z wiatrakowcem, który korzystając z wolnoobracających się łopat wirnika unosi się nad wodą.





— Jeszcze 1 500 metrów i możesz się wyczepić.

NOWY KONKURENT „HOVERCRAFT'U"



Jednym z najnowszych konkurentów angielskiego „Hovercraft'u jest aparat AIR-CAR, zbudowany w zakładach Curtiss-Wright (USA). Aparat ten również może unosić się tuż nad ziemią i przemieszczać w różnych kierunkach.

TŁOKOWE TYLKO DO TRANSPORTU

Rozwiązując problem zużytkowania pozostałości pasażerskich samolotów z silnikami tłokowymi (wobec inwazji samolotów odrzutowych), Amerykanie przerabiają je na transportowe wzmacniając podłogę kabiny, usuwając fotele i powiększając drzwi do załadunku towarów. Na zdjęciu: przerobiony DC-7C.

Zdjęcia: DBP, „The Illustrated London News", Popular Mechanics", „The Aeroplane and Astronautics", Douglas Aircraft Company.

PRZEGLĄD LOTNICTWA SPORTOWEGO

Nr 13 Grudzień 1959 r.

Diamentowe żniwa w Aeroklubie Jeleniogórskim

TAK — diamentowe żniwa w pełnym tego słowa znaczeniu. Trwały wprawdzie zaledwie dwa dni, ale były bardzo obfite. Przygotowania do nich prowadzono od dawna i wymiana doświadczeń z uczestnikami poprzednich lotów falowych niewątpliwie przyczyniła się do sukcesów pilotów, którzy zdobyli diamenty na tegorocznej fali jesiennej.

Rankiem 27 października ukazała się wreszcie długo wyczekiwana fala. Szybownicy naszego regionu dobrze znają jej objawy, nie trzeba ich więc specjalnie zwoływać na lotnisko. Zaczęło się zwyczajnie: poszły w powietrze dwie „Muchy". My, na ziemi, gubimy się w domysłach — zrobią czy też nie? Wolno płyną godziny — jedna, druga, trzecia. Wreszcie szybowce wracają. Nad lotniskiem machają porozumiewawczo skrzydłami. Biegniemy za lądującymi. Piloci zmęczeni, ale uśmiechnięci, otwierają limuzynki kabin. — Jest diament! — Jeden, drugi! Uściski dłoni, gratulacje, wymiana spostrzeżeń z tymi, którzy za chwilę mają startować.

Szybkie sprawdzenie szybowców oraz aparatury tlenowej i już szef wyszkolenia kol. Kaczmarek holuje jedną po drugiej „Muchy" na falę. Znów płyną godziny, ale tym razem jesteśmy bardziej spokojni i pewni siebie — muszą zrobić! Zaciskamy kciuki i czekamy. Po upływie około trzech godzin witamy następnego zdobywcę diamentu oraz drugiego z warunkiem do złotej odznaki.

Zafalowanie powoli zanika, ale kol. Kaczmarek jest optymistą; nie ma warunków na zrobienie 5000 m, to są kandydaci na 3000 m. Holuje więc „trzytysięczników" i po pewnym czasie mamy dwa nowe warunki do złotej odznaki. Czas skończyć pierwszy dzień „żniw". Słońce kryje się za pobliskie zbocza gór.

W następnym dniu, tj. 28 października, jesteśmy już na lotnisku o godz. 7.00. Nikt z nikim się nie umawiał, a nawet personel techniczny, który zaczyna pracę o godz. 8.00, jest już obecny. Patrzymy wszyscy w niebo i kręcimy nosami — z fali nici, nie widać żadnych jej zwiastunów. Ale kol. Kaczmarek jest jak zawsze optymistą. O godz. 9.00 pierwsze „Muchy" holuje pod wał skłębionych chmur na wysokości Śnieżki. Tym razem czekamy tylko 2 godziny. Powraca pierwsza „Mucha", a w niej Lidia Pazio, żona wczorajszego zdobywcy diamentu — Andrzeja. Nie wierzymy, by w ciągu dwóch godzin zrobiła przewyższenie 5000 m, ale krzywa na barogramie mówi za siebie: przewyższenie 5 450 m, czyli „diamentowe gody" u małżeństwa Paziów. I znów jak dnia poprzedniego emocja oczekiwania i gratulacje.

Zmrok już dawno zapadł, gdy powracaliśmy z lotniska, uśmiechnięci i weseli, wiodąc ożywioną dyskusję na temat minionego dnia. A było o czym dyskutować i czym się weselić: 4 diamenty i dwa warunki do złotych odznak, to sukces niebywały. Poszczególne wyniki przedstawiają się następująco:

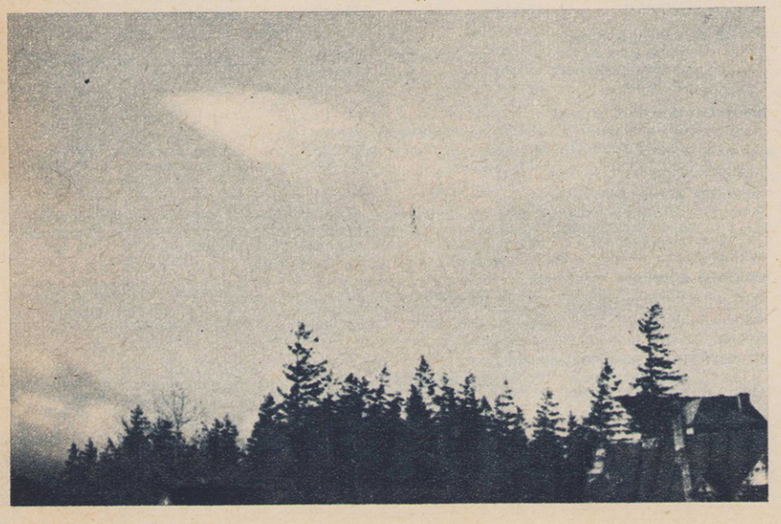
1. **Andrzej Pazio** — przewyższenie — 6 720 m — diament, 2. **Stanisław Basiora** —przewyższenie — 5 850 m — diament, 3. **Eligiusz Wawrzyniak** — przewyższenie — 5 796 m — diament, 4. **Henryk Lisiecki** — przewyższenie — 5 200 m — diament, 5. **Andrzej Pachucy** — przewyższenie — 5 500 m — diament, 6. **Dionizy Bielański** — przewyższenie — 6 550 m — diament, 7. **Lidia Pazio** — przewyższenie — 5 450 m — diament, 8. **Paweł Piłat** — przewyższenie — 3 200 m — diament zdobył już dawniej, 9. **Cezary Wasilenia** — przewyższenie — 3 650 m — warunek do złotej, 10. **Bronisław Czapski** — przewyższenie — 3 910 m — warunek do złotej, 11. **Piotr Kozak** — przewyższenie — 4 050 m — warunek do złotej.

Obecnie dorobek naszego aeroklubu wygląda następująco: 3 pilotów z trzema diamentami, 5 pilotów z dwoma i 9 pilotów z jednym diamentem. Wiele słów uznania należy się szefowi wyszkolenia kol. Tadeuszowi Kaczmarkowi, który swą energią i zmysłem organizacyjnym przyczynił się w dużej mierze do sukcesów w diamentowych żniwach.

Skończył się ich pierwszy etap, lotnisko pokryła mgła, ale z nadzieją i wiarą czekamy na następną falę.

HIPOLIT GOŁĄBEK

Pod chmurą. Foto: A. A. Mroczek



Fala czeka... Foto: J. Pomianowski

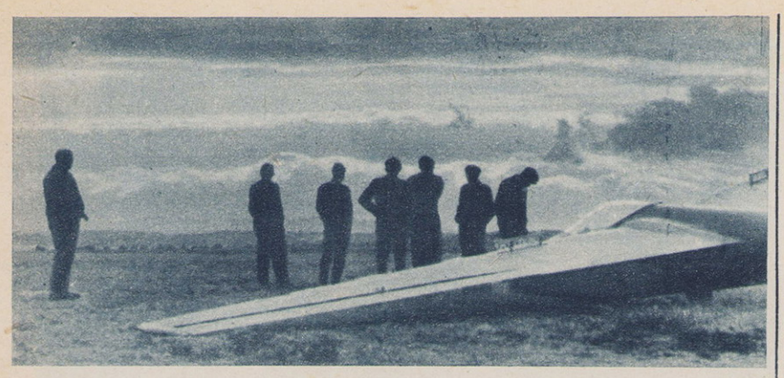
Diament z wyciągarki

W dniu 27 października br. piloci Aeroklubu Tarzańskiego holowani na wysokość 1 800 m nad Tatry wychodzili na falę do 4 000 m i wracali na lotnisko. Brak aparatury tlenowej zmuszał do traktowania lotów jako zapoznawczych. Na drugi dzień ukształtowały się potężne wały chmur kłębiastych, które świadczyły o silnych rotorach w rejonach: Bukowina — Zakopane, Bór — Szaflary i nad Gorcami, około 5 km od lotniska.

W dniu tym wystartowałem o godz. 10.50 na szybowcu „Mucha-100 A" za wyciągarką. Odczepienie na wysokości 280 m. Krążąc we wznoszeniu O do 0,5 m/sek. dostałem się z wiatrem nad Gorce, gdzie na żaglu zboczowym uzyskałem wysokość 1 500 m. Dalej prowadziłem formalnie bitwę z potężnymi rotorami, co widać na zamieszczonej barogramce. W kilkunastu sekundach wyskakiwałem o 400—700 m w górę, by następnie z prędkością 10—15 m/sek. spadać w dół. Domyśliłem się, że wiatr jest szybszy od mojego powietrznego statku i wyrzuca go poza rotory. Zwiększyłem prędkość do 110 km/h i po 5 minutach lotu pod wiatr wyskoczyłem przed rotory, wpadając w potężny podmuch. To już była fala — i to jaka fala! Osiem, siedem m/sek. wznoszenia do wysokości 4 300 m.

Pech chciał, że zamontowana w pośpiechu aparatura tlenowa wypuszczała resztki tlenu, co stwierdziłem dopiero przy zakładaniu maski. Grzebiąc po kranach i łykając „ostatnie atmosfery" tlenu zgubiłem 4 m/sek. wznoszenia (widać na wykresie). Pozostałe 3 m/sek. szybko wzrosło do 4—5 m/sek. Spojrzałem do góry — żadnej soczewki na niebie nie było. Tylko około 1 000 m wyżej, ok. 4 km na wschód wirowały dwa czarne Fs, zaciemnione soczewką, leżącą grubo nad horyzontem w odległości 20 km — nad Tatrami.

DOKOŃCZENIE NA STR. II



Zachmurzenie w dniu uzyskania przewyższenia. W głębi, w środku widoczny mur halniakowy. Wał niższy to 1 pasmo rotorów. Ciemna chmura u góry i Fs z prawej, to 2 pasmo. Trzecie — nad Gorcami — niewidoczne.

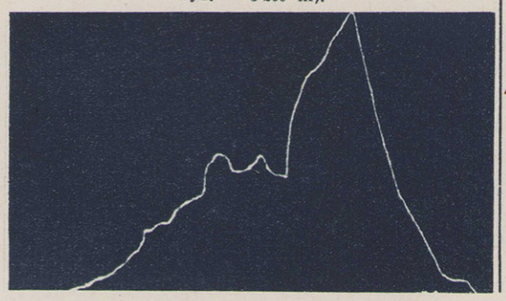
DALSZY CIĄG ZE STR. I

Nie było czasu zastanawiać się skąd się wzięły rotory na wysokości ok. 7 000 m, bowiem wysokościomierz dochodził do 5 480 m, tj. 6 100 n.p.m., a sine palce rąk zaczęły drętwieć. Mając diament w kieszeni goniłem na pełnych hamulcach do ziemi, co też widać na barogramce.

Cały lot trwał godzinę i 30 minut, co uważam za bardzo interesujący fakt, gdyż dotychczas przy lotach na fali tatrzańskiej holowało się szybowce nad Tatry do wysokości 2 000 m. Okazuje się tymczasem, że tuż nad lotniskiem, przed Gorcami stoi wcale potężna fala, którą można osiągać i wykorzystywać z żaglu zbo-czowego. Spostrzeżenie to potwierdza również fakt, że w roku ubiegłym, w dniu rekordowych lotów Niechwiejczyka i Antoszewskiej, inż. Makula uzyskał nad Gorcami — według mojej oceny wzrokowej — ok. 1 500 m i swobodnie poleciał nad Tatry.

LUCJAN STĘPIEŃ
Instr. szybowcowy

Fotografia barogramki. Widoczne poszczególne fazy lotu. (H wyczep. — 280 m, H max. — 5 480 m, H przewyż. — 5 200 m).



Zwyczajna historia niezwyczajnych wyczynów

26 sierpnia br. pogoda w Lęborku była nieszczególna — chmury Ns, As, Cb pędzone silnym wiatrem niosły opad. Zrzadka świeciło słońce. Graliśmy w domowym zaciszu w brydża, ani myśląc, że dzień następny przyniesie wyczyny.

Rankiem dnia następnego wiatr jednak osłabł do ok. 6 m/sek i niebo stało się bezchmurne. Około godziny 8.00 na zachodzie zaczął się nagle tworzyć wał chmur Cu, a loty na „Czapli" z uczniami pozwalały wyczuć słabe, ale dość obszerne pasma noszeń. Wkrótce wiatr wzrósł o jakieś 5 m/sek, a wraz nim i wznoszenia. Wobec wzmagającego się stale wiatru przerwaliśmy loty szkolne.

Była godzina 11.00 jak instruktorzy Ziobro i Dziuba załatwili zezwolenie na przelot — docel do Rzeszowa. Wystartowali w chwilę potem.

Julek Ziobro na „Bocianie" wyczepił się na 300 m i znalazł „windę" 5 m/sek. Błyskawicznie poszedł pod pułap, który podniósł się do 1 600 m. Zdecydował się skoczyć do przodu i po godzinie lotu, prawie nie krążąc, znalazł się... nad Grudziądzem, na wysokości 600 m. Tutaj wiatr zmieniał wyraźnie swój kierunek na zachodni. Zmuszony trochę „żebrać" leciał po kursie do Wisły, lecz wobec silnego wiatru i niecieka-wych warunków na zamierzonej trasie postanowił pójść z wiatrem.

Rzadko krążąc dotarł nad Modlin i dalej nad Siedlce, gdzie miał trochę przykrości, gdyż zastał rozległy obszar bezchmurny. Zdecydował się przeskoczyć go na południe i na 800 m dotarł pod szlak Cu, ciągnący się na Krasnystaw. Obok cementowni Rejowiec przeskoczył na drugi szlak i leciał dalej na płd.-wschód. Około godziny 17.00 zorientował się, że dwukrotnie przekroczył granicę wysuniętego w tym miejscu cypla naszego kraju, więc natychmiast zawrócił i wylądował w Hrubieszowie o 17.20.

Instr. Dziuba, który z lotniska w Lęborku odszedł po Julku Ziobro, sunął w tym czasie swoją „Jaskółką" prawie tą samą trasą. Miał trudności w rejonie Wyszkowa, gdzie zszedł do 400 m, skacząc przez obszar atermiczny. „Bociana" nie spotkał i nie wiedział, że nieco później będą tu warunki doskonałe. Leciał dość szybko i w rejonie Krasnegostawu zorientował się, że uzupełnił Diamentową Odznakę Szybowcową, przekraczając 500 km. Lądował około godziny 16.00, pokonując odległość przelotu ze średnią prędkością rzędu 120 km/h.

Tak pokrótce wygląda historia dwóch dość niespodziewanie wykonanych w dniu 27 sierpnia br. przelotów 500-kilometrowych z Lęborka.

KRZYSZTOF SEGIT

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr. 307

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Diamenty za przelot otwarty 500 km

8 (60) **Józef Pieczewski** — na szybowcu „Jaskółka" na trasie Aleksandrów — Masłów — Aleksandrów — Lubasz, dnia 23.5.59 — 506 km

9 (61) **Andrzej Brzuska** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Leszno — Tomaszów Lub., dnia 27.8.59 — 505 km

10 (62) **Leopold Osmecki** — na szybowcu „Mucha", na trasie Jasionka — Zgorzelec, dnia 23.5.59 — 510 km

11 (63) **Tadeusz Dziuba** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Lębork — Łopiennik Podleśny, dnia 27.8.59 — 530 km

12 (64) **Julian Ziobro** — na szybowcu „Bocian", na trasie Lębork — Hrubieszów, dnia 27.8.59 — 580 km

Diamenty za przelot docelowy 300 km

58 (297) **Andrzej Brzuska** — na szybowcu „Mucha", na trasie Przylep — Masłów, dnia 19.6.58 — 385 km

59 (298) **Zbigniew Welsch** — na szybowcu „Mucha", na trasie Jasionka — Oleśnica, dnia 11.5.59 — 350 km

60 (299) **Michał Rajzer** — na szybowcu „Mucha", na trasie Jasionka — Oleśnica, dnia 11.5.59 — 350 km

61 (300) **Mirosław Nikiciuk** — na szybowcu „Mucha", na trasie Białystok — Jasionka, dnia 6.7.59 — 339 km

Złote Odznaki Szybowcowe

37 (251) **Feliks Działo**
przewyższenie: Masłów, dnia 21.8.59 na szybowcu „Mucha" — 3280 m
przelot: Masłów — Kudowa Zdrój, dn. 27.5.57 na szybowcu „Mucha" — 317 km

38 (252) **Henryk Jaworski**
przewyższenie: Świdnik, dnia 22.8.59 na szybowcu „Bocian" — 3600 m
przelot: Świdnik — Grodziska, dn. 18.6.58 na szybowcu „Mucha" — 307 km

39 (253) **Janusz Grześczyk**
przewyższenie: Michałków, dnia 17.9.59 na szybowcu „Bocian" — 3740 m
przelot: Raszków — Węgrów, dn. 20.8.56 na szybowcu „Mucha" — 303 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

98 (1561) **Mieczysław Orczykowski**
długotrwałość: 8.7.59 na szybowcu „Mucha" — 7 h 23 min
przewyższenie: 19.9.56 „ „Mucha" — 1250 m
przelot: 10.8.58 „ „Sroka" — 53 km

99 (1562) **Adolf Długosz**
długotrwałość: 15.5.58 na szybowcu „Sroka" — 5 h 29 min
przewyższenie: 8.5.59 „ „Mucha" — 1275 m
przelot: 13.9.58 „ „Mucha" — 145 km

100 (1563) **Alojzy Borkowski**
długotrwałość: 25.6.58 na szybowcu „Mucha" — 5 h 25 min
przewyższenie: 10.5.59 „ „Sroka" — 1467 m
przelot: 10.8.58 „ „Mucha" — 55 km

101 (1564) **Michał Hołub**
długotrwałość: 26.5.59 na szybowcu „Mucha" — 5 h 03 min
przewyższenie: 24.5.59 „ „Sroka" — 1435 m
przelot: 5.6.59 „ „Mucha" — 75 km

102 (1565) **Zygmunt Naharnowicz**
długotrwałość: 18.6.58 na szybowcu „Sroka" — 5 h 28 min
przewyższenie: 15.6.58 „ „Sroka" — 1210 m
przelot: 9.6.59 „ „Mucha" — 76 km

103 (1566) **Paweł Mądrzycki**
długotrwałość: 22.6.59 na szybowcu „Mucha" — 5 h 54 min
przewyższenie: 7.6.59 „ „Mucha" — 1000 m
przelot: 27.6.59 „ „Mucha" — 105 km

104 (1567) **Ryszard Gunia**
długotrwałość: 27.6.59 na szybowcu „Mucha" — 5 h 26 min
przewyższenie: 23.5.59 „ „Mucha" — 1275 m
przelot: 27.6.59 „ „Mucha" — 110 km

105 (1568) **Mieczysław Bakoś**
długotrwałość: 23.5.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 10 min
przewyższenie: 5.7.59 „ „Mucha" — 1100 m
przelot: 5.7.59 „ „Mucha" — 95 km

106 (1569) **Elżbieta Bakoś**
długotrwałość: 20.6.58 na szybowcu „Mucha" — 6 h 07 min
przewyższenie: 6.7.59 na szybowcu „Mucha" — 1825 m
przelot: 10.8.58 „ „Mucha" — 56 km

107 (1570) **Szymon Krupa**
długotrwałość: 19.8.58 na szybowcu „Mucha" — 5 h 04 min
przewyższenie: 6.7.59 „ „Mucha" — 1210 m
przelot: 26.8.58 „ „Mucha" — 120 km

108 (1571) **Wiesław Dunaj**
długotrwałość: 21.6.59 na szybowcu „Sroka" — 5 h 47 min
przewyższenie: 21.6.59 „ „Sroka" — 1800 m
przelot: 6.7.59 „ „Sroka" — 65 km

109 (1572) **Jerzy Jędrzejczyk**
długotrwałość: 27.6.59 na szybowcu „Mucha" — 5 h 42 min
przewyższenie: 4.8.58 „ „Mucha" — 1100 m
przelot: 15.7.59 „ „Mucha" — 92 km

110 (1573) **Edmund Fedoński**
długotrwałość: 8.6.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 08 min
przewyższenie: 7.6.59 „ „Mucha" — 1340 m
przelot: 27.7.59 „ „Mucha" — 51 km

111 (1574) **Stanisław Beliczyński**
długotrwałość: 17.7.58 na szybowcu „Mucha" — 5 h 42 min
przewyższenie: 15.7.59 „ „Mucha" — 1720 m
przelot: 30.7.59 „ „Mucha" — 90 km

112 (1575) **Władysław Urbaniak**
długotrwałość: 16.5.59 na szybowcu „Mucha" — 5 h 14 min
przewyższenie: 12.5.59 „ „Mucha" — 1440 m
przelot: 8.8.59 „ „Mucha" — 81 km

Z ŻYCIA AEROKLUBÓW

GDAŃSK

PRACA propagandowa w Aeroklubie Gdańskim wciąż staje się intensywniejsza, zatacza coraz szersze kręgi, obejmując swym zasięgiem szerokie rzesze młodzieży.

Koła lotnicze działające przy szkołach gdańskich, dzięki inicjatywie zarządu Aeroklubu Gdańskiego, wprowadziły nową formę pracy. Polega ona na rozprowadzeniu pomiędzy uczniów poszczególnych szkół broszur o tematyce lotniczej (np. „Żwirko i Wigura"), premiowanych lotami pasażerskimi. Broszury te zdobyły sobie dość dużą popularność, a to dzięki ciekawej treści oraz możliwości odbycia lotu samolotem. Losowania wygranych odbywają się w szkołach na zebraniach kół w obecności posiadaczy broszur. Aeroklub chcąc zachęcić młodzież do nabywania broszur opracował specjalne plakaty, które rozwieszone w szkołach podają cenę broszury oraz co która broszura jest premiowana lotem. Jest to również właściwa popularyzacja książki lotniczej i daje możność zapoznania się młodzieży z lotnictwem nie tylko tej zrzeszonej w kołach lotniczych lecz młodzieży, która do tego czasu nie miała możności zetknięcia się z nim.

Ryszard Cienkiewicz

KIELCE

NA lotnisku Aeroklubu Kieleckiego w Masłowie instruktor spadochronowy Kazimierz Pela podjął w lipcu br. próbę pobicia rekordu spadochronowego skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem na celność lądowania. Pierwsze lądowanie skoczka odbyło się w odległości 3,40 m od środka krzyża. Podczas drugiego skoku instr. Pela opada idealnie nad punktem, w którym powinien dotknąć stopami. Dłuższa chwila ciszy i emocji wśród obserwujących skok uwieńczona została wspaniałym sukcesem, bowiem skoczek wylądował w odległości zaledwie 0,35 m od środka krzyża. A więc wskazywało to, że został ustanowiony nowy rekord świata. Komisarze sportowi sprawdzają barografy, które są niezbędne przy zatwierdzaniu tego rodzaju rekordów. Tu właśnie następuje wielka tragedia. Barograf znajdujący się na pokładzie samolotu nie zapisał jednego lotu.

Instruktor Pela, mimo że został przez to bardzo pokrzywdzony, jest sportowcem i nie zrezygnował z prób bicia rekordu. Dnia 17 października br. postanowił powtórzyć próbę. Pierwsze lądowanie skoczka w odległości 2,84 zapowiada, że wynik nie będzie gorszy od pierwszej próby. Niestety przy drugim skoku dosyć silne wahnięcie spadochronu tuż przed zetknięciem z ziemią znosi skoczka na odległość 8,31 m od środka krzyża. Rekord? Tak, ale tylko krajowy (wynik 5,62 m; stary rekord wynosił 7.11m). I tak wynik lepszy od rekordu świata, uzyskany przez skoczka naszego aeroklubu został tylko osobistym zadowoleniem skoczka z uzyskanio świetnego wyniku. A przecież wysiłki instr. Peli mogły się zakończyć pełnym powodzeniem w pobiciu rekordu świata. I tu należy mieć pretensję pod adresem Wydziału Spadochronowego APRL, że aerokluby, które mają szanse atakowania starych rekordów spadochronowych nie są wyposażone w odpowiedni sprzęt ku temu (barografy), znacznie sprawniejszy od posiadanego dotychczas.

Instr. Pela nie zrezygnował z uzyskania jeszcze lepszego wyniku, ale w przyszłości należałoby mu zapewnić pełną gwarancję, że nie powtórzy się już historia jaka miała miejsce 8 lipca br.

Józef Pańtak

Dziale Zaopatrzenia — zlituj się!

W parodniowych odstępach otrzymaliśmy dwie korespondencje z Aeroklubu Jeleniogórskiego, omawiające ten sam temat: diamentowe żniwa falowe w dniach 25 — 26 października br. Wcześniej nadszedł list od ob. H. Gołąbka i jego sprawozdanie drukujemy str. I. Z listu drugiego przytaczamy poniżej tylko zakończenie, w którym mowa o sprawach nie poruszonych przez H. Gołąbka. (red.)

„...Nie uzyskał diamentu jedynie Piotr Kozak, który po osiągnięciu przewyższenia 4 050 m musiał zejść do lądowania wskutek wyczerpania się tlenu. Złośliwi twierdzą, że jest sobie sam winien, przepisy nie zabraniają bowiem zabierania ze sobą... pompy tlenowej.

Słowa pełnego uznania należą się katedrze technicznej aeroklubu, a zwłaszcza szefowi wyszkolenia ob. Tadeuszowi Kaczmarkowi, który w sposób niezwykle sprawny i energiczny pokierował całą batalią.

Proszę o zamieszczenie powyższej publikacji w całości. Może wtedy Dział Zaopatrzenia APRL zlituje się wreszcie i przydzieli naszemu aeroklubowi chociaż jedną aparaturę tlenową i pompę. Zdaniem ogółu, pomimo osiągniętych wyników, warunki w dniach 27 i 28 października nie zostały wykorzystane w 100% właśnie z powodu braku aparatur tlenowych i pompy. A sezon falowy dopiero się zaczyna"!

EUGENIUSZ SIEDLECKI
pil. szyb. i sam.

---

113 (1578) **Jerzy Kubiak**
długotrwałość: 27.6.59 na szybowcu „Mucha" 6 h 45 min
przewyższenie: 18.6.59 „ „Mucha" 1250 m
przelot: 8.8.59 „ „Mucha" 51 km

114 (1577) **Józef Michta**
długotrwałość: 8.6.59 na szybowcu „Mucha" 6 h 11 min
przewyższenie: 23.5.59 „ „Mucha" 1175 m
przelot: 8.8.59 „ „Mucha" 61 km

115 (1578) **Jan Miedza**
długotrwałość: 8.8.59 na szybowcu „Mucha" 5 h 09 min
przewyższenie: 14.6.58 „ „Mucha" 1550 m
przelot: 30.8.57 „ „Mucha" 104 km

116 (1579) **Ryszard Smyl**
długotrwałość: 8.7.59 na szybowcu „Mucha" 5 h 42 min
przewyższenie: 31.5.59 „ „Mucha" 1100 m
przelot: 8.8.59 „ „Mucha" 68 km

117 (1580) **Tadeusz Bacdorf**
długotrwałość: 26.7.59 na szybowcu „Mucha" 5 h 21 min
przewyższenie: 8.8.59 „ „Mucha" 1005 m
przelot: 8.8.59 „ „Mucha" 62 km

118 (1581) **Bogusław Kuboszek**
długotrwałość: 25.10.56 na szybowcu „Salamandra" 5 h 45 min
przewyższenie: 9.8.59 „ „Mucha" 1390 m
przelot: 27.7.59 „ „Mucha" 90 km

119 (1582) **Jadwiga Kurka**
długotrwałość: 14.9.57 na szybowcu „Komar" 6 h 00 min
przewyższenie: 9.8.59 „ „Mucha" 1280 m
przelot: 28.8.58 „ „Mucha" 62 km

120 (1583) **Bolesław Miguła**
długotrwałość: 8.8.59 na szybowcu „Mucha" 6 h 04 min
przewyższenie: 11.8.59 „ „Mucha" 1460 m
przelot: 11.8.59 „ „Mucha" 158 km

121 (1584) **Wojciech Trawiński**
długotrwałość: 16.8.57 na szybowcu „Mucha" 5 h 13 min
przewyższenie: 23.8.59 „ „Mucha" 1540 m
przelot: 10.8.58 „ „Mucha" 70 km

122 (1585) **Adam Sypytkowski**
długotrwałość: 21.6.59 na szybowcu „Sroka" 5 h 26 min
przewyższenie: 17.5.59 „ „Mucha" 1500 m
przelot: 16.8.59 „ „Mucha" 56 km

123 (1586) **Piotr Gdawiec**
długotrwałość: 25.5.57 na szybowcu „Mucha" 7 h 02 min
przewyższenie: 22.8.59 „ „Mucha" 1415 m
przelot: 22.8.59 „ „Mucha" 72 km

124 (1587) **Tadeusz Zasępa**
długotrwałość: 23.8.59 na szybowcu „Mucha" 5 h 27 min
przewyższenie: 25.5.59 „ „Mucha" 1375 m
przelot: 24.8.59 „ „Mucha" 100 km

125 (1588) **Zdzisław Kasprzak**
długotrwałość: 27.6.59 na szybowcu „Mucha" 7 h 00 min
przewyższenie: 27.6.59 „ „Mucha" 1950 m
przelot: 29.8.59 „ „Mucha" 98 km

126 (1589) **Adam Woźniewski**
długotrwałość: 22.8.59 na szybowcu „Mucha" 5 h 34 min
przewyższenie: 22.8.59 „ „Mucha" 1520 m
przelot: 29.8.59 „ „Mucha" 100 km

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 308

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI — zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy międzynarodowe:

KLASA D-1 (SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE)

Rekord kobiecy

Odległość przelotu docelowo-powrotnego (Polska)

Pelagia Majewska — na szybowcu „Jaskółka-ter" SP-1421, na trasie Leszno — Fordon — Leszno, dnia 20 czerwca 1959 r. 368,0 km

KLASA D-2 (SZYBOWCE WIELOMIEJSCOWE)

Odległość przelotu docelowo-powrotnego (Polska)

Tadeusz Dąbek, z pasażerem Leszkiem Cyglerem, na szybowcu „Bocian" SP -1923, na trasie Nowe — Warszawa — Nowe, dnia 12 maja 1959 r. 447,74 km

Zbigniew Kirakowski, z pasażerem **Andrzejem Wiśniewskim**, na szybowcu „Bocian" SP-1921, na trasie Leszno — Lisie Kąty — Leszno, dnia 12 maja 1959 r. 488,4 km

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km (Polska)

Rekord kobiecy

Lucyna Bajewska, z pasażerką **Janiną Tomala**, na szybowcu „Bocian" SP-1928, na trasie Warszawa — Dęblin — Glinnik — Warszawa, dnia 9 maja 1959 r. 61,717 km/h

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

KLASA D-1 (SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE)

Odległość przelotu docelowego

Pelagia Majewska (Aeroklub Łódzki), na szybowcu „Jaskółka-ter" SP-1421, na trasie Lgiń — Oszczów, dnia 30 sierpnia 1959 r. 562,6 km

REKORDY KOBIECE

Odległość przelotu docelowego

Pelagia Majewska (Aeroklub Łódzki), na szybowcu „Jaskółka-ter" SP-1421, na trasie Lgiń — Cszczów, dnia 30 sierpnia 1959 r. 562,6 km

DOKOŃCZENIE NA STR. IV

DOKOŃCZENIE ZE STR. III

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 100 km

Danuta Zachara (Aeroklub Krakowski), na szybowcu „Jaskółka-ter" SP-1755, na trasie Leszno — Wroniawy — Kotla — Leszno, dnia 14 lipca 1959 r. — **80,961 km/h**

K L A S A D-2 (SZYBOWCE WIELOMIEJSCOWE)

Odległość przelotu docelowo-powrotnego

Henryk Zydorczak (Aeroklub Ostrowski), z pasażerem **Jerzym Leśniorowskim**, na szybowcu „Bocian" SP-1565, na trasie Krotoszyn — Warszawa — Krotoszyn, dnia 6 lipca 1959 r. — **517,8 km**

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 200 km

Ireneusz Kucharski (Aeroklub Warszawski), z pasażerem **Jerzym Rudzińskim**, na szybowcu „Bocian" SP-1872, na trasie Leszno — Przylep — Lwówek — Leszno, dnia 24 czerwca 1959 r. — **72,3 km/h**

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km

Lucyna Bajewska (Aeroklub Warszawski), z pasażerką **Janiną Tomalą**, na szybowcu „Bocian" SP-1928, na trasie Warszawa — Dęblin — Glinnik — Warszawa, dnia 9 maja 1959 r. — **61,717 km/h**

Józef Misiek (Aeroklub Poznański), z pasażerem **Zbigniewem Frankowskim**, na szybowcu „Bocian" SP-2044, na trasie Kobylnica — Inowrocław — Michałków — Kobylnica, dnia 6 lipca 1959 r. — **64,4 km/h**

M O D E L E N A U W I Ę Z I — P R Ę D K O Ś C

Klasa F-1-B, kategoria III (modele samolotów z silnikiem mechanicznym o pojemności 5—10 cm³)

Model ARA-15 **Andrzeja Rachwała** (Aeroklub Śląski), silnik ARA-10-B, poj. 9,19 cm³ w Szczecinie, dnia 28 lipca 1959 r. — **192 km/h**

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny homologowane:

PRĘDKOŚĆ PRZELOTU DOCELOWEGO 200 KM

Klasa D-1 (szybowce jednomiejscowe)

Andrzej Kmiotek (Aeroklub Warszawski), na szybowcu „Jaskółka", na trasie Lasocice — Lublinek, dnia 17 czerwca 1959 r. — **110,0 km/h**

Wyczyn k o b i e c y

Pelagia Majewska (Aeroklub Łódzki), na szybowcu „Jaskółka", na trasie Lasocice — Lublinek, dnia 17 czerwca 1959 r. — **95,8 km/h**

Klasa D-2 (szybowce wielomiejscowe)

Tadeusz Śliwak (Aeroklub Kujawski), z pasażerką **Uruszulą Sliwak**, na szybowcu „Bocian", na trasie Lasocice — Lublinek, dnia 17 czerwca 1959 r. — **108,5 km/h**

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr. 309

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Diamenty za przelot otwarty 500 km

13 (65) **Stanisław Ratusiński** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Jeżów — Ustrzyki, dnia 17.9.59 — 516 km

14 (66) **Franciszek Kępka** jr. — na szybowcu, „Bocian" na trasie Boszkowo — Lesko, dnia 18.9.59 — 506 km

15 (67) **Józef Misiek** — na szybowcu "Bocian", na trasie Kobylnica — Solinka, dnia 18.9.59 — 513 km

16 (68) **Franciszek Niechwiejczyk** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Zbąszyń — Krosno, dnia 18.9.59 — 502 km

Diamenty za przelot docelowy 300 km

62 (301) **Irena Zabiełło** — na szybowcu „Mucha", na trasie Leszno — Kielce, dnia 27.8.59 — 305 km

63 (302) **Tadeusz Majewski** — na szybowcu „Mucha", na trasie Leszno — Kielce, dnia 27.8.59 — 305 km

64 (303) **Włodzimierz Kinsner** — na szybowcu „Mucha" na trasie Wrocław — Mielec, dnia 29.8.59 — 327 km

65 (304) **Roman Zabiełło** — na szybowcu „Mucha", na trasie Boszkowo — Bielsko, dnia 14.9.59 — 301 km

66 (305) **Zygmunt Nowak** — na szybowcu „Mucha", na trasie Boszkowo — Bielsko, dnia 14.9.59 — 301 km

67 (306) **Zygmunt Naharnowicz** — na szybowcu „Mucha", na trasie Boszkowo — Bielsko, dnia 14.9.59 — 301 km

68 (307) **Adela Skonieczna** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Boszkowo — Bielsko, dnia 17.9.59 — 301 km

69 (308) **Czesław Mankiewicz** — na szybowcu „Mucha", na trasie Jeżów — Kraków, dnia 18.9.59 — 314 km

70 (309) **Andrzej Wiśniewski** — na szybowcu „Mucha", na trasie Boszkowo — Bielsko, dnia 18.9.59 — 301 km

71 (310) **Paweł Woźniak** — na szybowcu „Mucha", na trasie Polska Nowa Wieś — Krosno, dnia 18.9.59 — 305 km

72 (311) **Stanisław Lewandowski** — na szybowcu „Mucha", na trasie Beldów — Zamość, dnia 18.9.59 — 310 km

73 (312) **Witold Swat** — na szybowcu „Mucha", na trasie Jeżów — Kraków, dnia 18.9.59 — 314 km

74 (313) **Augustyn Kubiczek** — na szybowcu „Mucha", na trasie Żar — Ligota Dolna — Rudniki — Żar, dnia 18.9.59 — 318 km

Złote Odznaki Szybowcowe

40 (254) **Irena Zabiełło**
przewyższenie: Jelenia Góra, dnia 6.12.48 na szybowcu „Sęp" — 3710 m
przelot: Leszno — Kielce, dnia 27.8.59 na szybowcu „Mucha" — 305 km

41 (255) **Stanisław Czach**
przewyższenie: Radawiec, dnia 6.7.59 na szybowcu „Bocian — 3310 m
przelot: Lublin — Dobre, dnia 5.6.54 na szybowcu „Jaskółka" — 321 km

42 (256) **Bogumił Kieszkowski**
przewyższenie: Gliwice, dnia 27.7.59 na szybowcu „Jaskółka" — 3675 m
przelot: Lisie Kąty — Mirosławice, dnia 12.6.58 na szybowcu „Mucha" — 320 km

43 (257) **Chrystian Kokot**
przewyższenie: Leszno, dnia 10.8.59 na szybowcu „Mucha" — 3395 m
przelot: Gardeja — Wrocław, dnia 25.5.57 na szybowcu „Mucha" — 310 km

44 (258) **Ryszard Wyroba**
przewyższenie: Leszno, dnia 11.8.59 na szybowcu „Mucha" — 4570 m
przelot: Bielsko — Warszawa, dnia 26.4.59 na szybowcu „Mucha" — 306 km

45 (259) **Jerzy Borzyszkowski**
przewyższenie: Warszawa, dnia 20.8.59 na szybowcu „Jaskółka" — 3450 m
przelot: Gdańsk — Mińsk Maz., dnia 21.4.59 na szybowcu „Jaskółka" — 318 km

46 (260) **Wojciech Wiśniewski**
przewyższenie: Jeżów, dnia 18.3.59 na szybowcu „Mucha" — 4450 m
przelot: Boszkowo — Andrychów, dnia 18.9.59 na szybowcu „Mucha" — 315 km

47 (261) **Aleksander Kwieciński**
przewyższenie: Leszno, dnia 11.8.59 na szybowcu „Mucha" — 3940 m
przelot: Boszkowo — Kraków, dnia 18.9.59 na szybowcu „Mucha" — 330 km

48 (262) **Agustyn Kubiczek**
przewyższenie: Żar, dnia 19.8.59 na szybowcu „Mucha" — 3075 m
przelot: Żar — Ligota Dolna — Rudniki — Żar dnia 18.9.59 na szybowcu „Mucha" — 318 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

127 (1589) **Zbigniew Gałus**
długotrwałość: 21.8.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 16 min
przewyższenie: 22.8.59 „ „Mucha" — 1325 m
przelot: 21.8.59 „ „Mucha" — 93 km

128 (1591) **Jerzy Krasiński**
długotrwałość: 6.7.59 na szybowcu „Mucha" — 5 h 54 min
przewyższenie: 7.7.59 „ „Mucha" — 1150 m
przelot: 11.9.59 „ „Mucha" — 93 km

129 (1592) **Ireneusz Tygielski**
długotrwałość: 21.8.59 na szybowcu „Mucha" — 5 h 40 min
przewyższenie: 11.8.59 „ „Mucha" — 1450 m
przelot: 11.8.59 „ „Mucha" — 62 km

130 (1593) **Antoni Rodzewicz**
długotrwałość: 9.8.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 23 min
przewyższenie: 10.8.59 „ „Mucha" — 1280 m
przelot: 23.8.59 „ „Mucha" — 67 km

131 (1594) **Tadeusz Augustyn**
długotrwałość: 9.8.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 50 min
przewyższenie: 20.8.59 „ „Mucha" — 1170 m
przelot: 23.8.59 „ „Mucha" — 67 km

132 (1595) **Aleksander Matuszko**
długotrwałość: 9.8.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 31 min
przewyższenie: 10.8.59 „ „Mucha" — 1470 m
przelot: 23.8.59 „ „Mucha" — 67 km

133 (1596) **Bogdan Dusza**
długotrwałość: 15.7.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 41 min
przewyższenie: 10.8.59 „ „Mucha" — 1450 m
przelot: 29.8.59 „ „Mucha" — 55 km

134 (1597) **Longin Budrecki**
długotrwałość: 21.8.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 17 min
przewyższenie: 18.8.59 „ „Mucha" — 1360 m
przelot: 29.8.59 „ „Mucha" — 95 km

135 (1598) **Jan Zeman**
długotrwałość: 9.8.59 na szybowcu „Mucha" — 5 h 45 min
przewyższenie: 20.8.59 „ „Mucha" — 1350 m
przelot: 29.8.59 „ „Mucha" — 80 km

136 (1599) **Andrzej Suprun**
długotrwałość: 21.8.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 26 min
przewyższenie: 11.8.59 „ „Mucha" — 1330 m
przelot: 29.8.59 „ „Mucha" — 92 km

137 (1600) **Adolf Cieśluk**
długotrwałość: 21.8.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 49 min
przewyższenie: 18.8.59 „ „Mucha" — 1330 m
przelot: 29.8.59 „ „Mucha" — 92 km

138 (1601) **Janusz Głuch**
długotrwałość: 21.8.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 02 min
przewyższenie: 9.8.59 „ „Mucha" — 1510 m
przelot: 4.9.59 „ „Mucha" — 72 km

139 (1602) **Franciszek Olejniczak**
długotrwałość: 10.8.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 30 min
przewyższenie: 10.8.59 „ „Mucha" — 1220 m
przelot: 23.8.59 „ „Mucha" — 67 km

140 (1603) **Władysława Wendzonka**
długotrwałość: 21.8.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 10 min
przewyższenie: 21.7.58 „ „Mucha" — 1500 m
przelot: 30.8.59 „ „Mucha" — 82 km

141 (1604) **Franciszek Gieleciak**
Długotrwałość: 27.7.59 na szybowcu „Komar" — 5 h 55 min
przewyższenie: 24.9.57 „ „Komar" — 1333 m
przelot: 18.9.59 „ „Mucha" — 63 km

142 (1605) **Janusz Eberlein**
długotrwałość: 6.5.59 na szybowcu „Mucha" — 5 h 31 min
przewyższenie: 22.5.59 „ „Sroka„ — 1000 m
przelot: 23.5.59 „ „Sroka" — 67 km

143 (1606) **Włodzimierz Maszkiewicz**
długotrwałość: 30.5.59 na szybowcu „Mucha" — 5 h 59 min
przewyższenie: 29.5.59 „ „Mucha" — 1300 m
przelot: 31.5.59 „ „Mucha" — 75 km

144 (1607) **Witold Błażewicz**
długotrwałość: 31.5.59 na szybowcu „Mucha" — 5 h 17 min
przewyższenie: 31.5.59 „ „Mucha" — 1950 m
przelot: 9.6.59 „ „Mucha" — 56 km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

WYDAWNICTWO REDAKCJI TYGODNIKA
Skrzydlata POLSKA
Redaguje Kolegium